

L'INSCRIPTION MARITIME

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

Le lundi 40 février 1903, à 1 heure

PAR

Louis GÉRARD

Président : M. LYON-CAEN, professeur.

*Suffragants : { MM. CHAVEGRIN, professeur.
 THALLER, professeur.*



THALLER, professeur

PARIS
LIBRAIRIE DES FACULTÉS
A. MICHALON
26, Rue Monsieur-le-Prince, 26

—
1907



Digitized by the Internet Archive
in 2026

INTRODUCTION

L'inscription maritime, régime sous lequel vivent un grand nombre de Français composant la population de nos côtes, est aujourd'hui l'objet de critiques plus ou moins justifiées, de controverses passionnées.

L'importance des intérêts en jeu (l'inscription maritime touche à la fois à notre défense nationale et à notre commerce extérieur), les personnalités de ceux qui s'en font les adversaires acharnés ou les défenseurs ardents, ont fait de l'inscription maritime une question à l'ordre du jour, sur laquelle le Parlement devra sans tarder se prononcer.

Déjà la loi du 27 décembre 1905 (proposition de MM. Brisson et Le Bail) modifiant celle du 21 avril 1898 sur la caisse de prévoyance est un premier pas dans l'ère des modifications.

D'un autre côté, la législation ouvrière qui tend de plus en plus à réglementer les moindres gestes de l'ou-

vrier (durée du travail, repos obligatoire, etc.) s'applique dans certains cas aux marins et leur est étrangère dans d'autres (1).

Il y a là de ce fait toujours une cause latente de conflit entre marins et armateurs, qui devra amener forcément le législateur à s'occuper de la question.

L'état précaire de notre marine marchande distancée par les progrès si rapides de certaines marines étrangères ; notre défense nationale, fardeau si lourd pour notre budget, sont autant de questions qui touchent de plus ou moins près à l'inscription maritime.

De là l'intérêt exceptionnel qu'offre en ce moment cette question.

C'est pour cette raison que nous avons pensé qu'il serait intéressant d'essayer de voir dans cette modeste étude quels sont les rapports de l'inscription maritime avec nos lois les plus récentes.

Comme cette question touche à la fois à la marine de guerre et à la marine marchande, il eut peut-être paru rationnel d'étudier d'abord l'inscrit comme marin de l'État, puis comme marin du commerce, enfin d'examiner le statut social de l'inscrit. Mais il nous a paru qu'il était presque impossible d'étudier, séparément, l'inscrit comme marin du commerce et son statut social sans être ou incomplet ou fastidieux par suite de répétitions trop nombreuses mais nécessaires.

1. La loi du 17 avril 1907 a réglementé le travail à bord des navires de commerce.

C'est pourquoi nous avons adopté finalement le plan suivant :

1° Rappeler brièvement l'historique de cette institution et dire rapidement le fonctionnement du régime actuel ;

2° Entrer tout de suite dans le vif de la deuxième question et étudier les rapports de la loi du 24 décembre 1896 avec la législation ouvrière : droit de coalition, question des syndicats, accidents, etc. ;

3° Jeter un coup d'œil sur la question de l'inscription maritime comme mode de recrutement des équipages de la flotte (différences à ce sujet entre la loi du 15 juillet 1889 et la loi de deux ans) ;

4° Examiner la question des retraites, l'organisation de la caisse des Invalides ;

5° Dire deux mots de la mutualité maritime ;

6° Voir le rôle que joue l'inscription vis-à-vis de la marine marchande et examiner si les charges qu'elle impose à l'armateur sont compensées par des avantages réels tant pour lui que pour les marins ;

7° Passer en revue les différentes solutions possibles et enfin conclure, si toutefois ce mot n'est pas trop présomptueux pour une étude aussi modeste que la nôtre.

CHAPITRE PREMIER

HISTORIQUE DE L'INSCRIPTION MARITIME

Avant de voir quelle est l'organisation actuelle de l'inscription maritime, il est indispensable de jeter un rapide coup d'œil sur le passé de cette institution.

Avoir une marine puissante a toujours été pour tous les gouvernements de notre pays un besoin impérieux. La situation géographique de la France, si avantageuse au point de vue commercial, a pour corrélatif forcé la stricte obligation de posséder une marine de guerre suffisante pour pouvoir au moment voulu en faire respecter l'intégrité. Or il ne suffit pas pour cela d'avoir un matériel naval remplissant les conditions voulues de force et de nombre ; il faut encore, et c'est là peut-être le point essentiel, disposer aussi d'équipages nombreux et entraînés.

C'est pourquoi nous trouvons l'origine de notre ins-

cription maritime dès que nous rencontrons un gouvernement fort et clairvoyant.

C'est à Colbert que revient l'honneur d'avoir le premier essayé d'assurer le recrutement de la flotte par des moyens durables.

Avant lui la marine royale en était réduite à se procurer ses équipages en ayant recours au système barbare et peu pratique de la Presse (1).

On peut diviser l'histoire de l'inscription maritime en trois périodes bien distinctes :

1° De 1668 à 1784 où le régime des classes est en vigueur :

2° De 1784 à 1835 où fonctionne le système des rôles ;

4° De 1835 à 1906 où on emploie la levée permanente.

PREMIÈRE PÉRIODE, 1668 à 1784.

Le système dit des classes fut organisé par l'Ordonnance du 22 septembre 1668. Ce texte fondamental en la matière, dû à l'initiative de Colbert, généralisait pour tout le littoral français un régime appliqué auparavant à certaines provinces par des ordonnances particulières, comme celles de 1665 pour le Poitou.

1. On appelait « Presse » un mode de recrutement des plus primitifs et des plus arbitraires consistant à embarquer de force sur les navires du roi tous les marins composant les équipages des navires marchands entrés dans un port dont on empêchait la sortie.

Chaque province était divisée en un certain nombre de classes. Ce nombre était variable suivant les provinces. Il y en avait trois dans le Poitou et le Languedoc, quatre dans la Guyenne et la Picardie, cinq dans la Bretagne (pour cette dernière, la division en cinq classes est postérieure ; elle date d'un Édit du 6 mars 1671).

Chaque classe était levée en masse tous les trois, quatre ou cinq ans. C'était aux Commissaires des classes qu'incombait la charge de former ces classes qui « étaient ensuite par eux partagées par brigades pour en former des équipages complets, pour être ensuite distribuées sur les équipages de Sa Majesté. » — (Édit d'Avril 1670.)

Cependant le recrutement de la marine royale, était encore pénible ; aussi un Édit du 9 avril 1671 accordait-il des avantages alléchants aux étrangers qui voulaient bien embarquer sur les vaisseaux du Roi.

Cela ne suffit pas encore, car en 1672 force fut de recourir à l'ancien système de la Presse. Ce n'est d'ailleurs qu'en 1673 que l'organisation des classes fut définitivement établie par un édit au mois d'août, dû toujours à l'instigation de Colbert.

Malgré cette nouvelle législation, le système ne donna pas tout ce qu'on était en droit d'en attendre ; en Bretagne aussi bien qu'en Provence, la population se montrait souvent rebelle. Cependant, et c'est là un point

intéressant à constater car il est en quelque sorte le principe de notre législation moderne, des avantages nombreux compensaient les charges que devaient supporter les individus soumis au régime des classes. Ils devaient, en somme, rester toute leur vie à la disposition du Roi, mais ils jouissaient par contre du monopole de la pêche et avaient droit en cas d'infirmités à une petite pension.

A bord ils touchaient solde entière et à terre demi-solde; leur temps de présence était dans l'année de l'appel de leurs classes de six mois au moins. Colbert frappé de l'insuccès relatif du système, chercha le moyen de le remplacer par un régime d'enrôlements volontaires; qu'il ne put du reste mettre en pratique.

Il fit encore rendre l'ordonnance d'août 1681 qu'on ne peut passer sous silence, car elle est le germe du livre II de notre Code de commerce; puis mourut en 1683.

Bien que nous trouvions une ordonnance en avril 1689 réglementant encore une fois, le système de recrutement de l'année navale, le régime des classes ne survécut pas, en fait sinon en droit, à Colbert; bien que toutes les rivières aient été comprises successivement dans le classement et malgré l'autorisation donnée aux non retenus par le service à bord des vaisseaux royaux de s'embarquer sur des navires marchands, le système peu à peu tombait en désuétude pour disparaître définitivement en 1784.

Quel en était le résultat ? Deux chiffres le disent assez éloquemment ; on comptait en France : en 1689, 120.000 marins et en 1783, 89.000 soit 30 0/0 en moins.

DEUXIÈME PÉRIODE 1784 à 1835.

Le maréchal de Castries substitua au régime des classes celui connu sous le nom de régime des rôles ; par l'ordonnance du 31 octobre 1784. La division en classes supprimée fut remplacée par une division en quartiers et en syndicats.

Cette organisation existe encore aujourd'hui dans son principe et les dénominations de quartiers et syndicats ont été conservées.

Ce qui distingue ce régime du précédent, c'est la substitution du principe de la levée par rôle individuel à celui de la levée en masse d'une classe toute entière.

Des listes nominatives, établies par le syndic, sont obligatoires dans chaque paroisse ; c'est d'après celles-ci que sont fait les appels individuels.

Tout homme inscrit sur ces listes doit le service jusqu'à soixante ans ; mais il y a une distinction entre les célibataires et les hommes mariés et pères de famille, au profit de ces derniers (1).

1. Aux termes de l'Ordonnance du 31 octobre 1784, les célibataires doivent une durée de service d'un tiers plus longue que celle fournie par les hommes mariés.

En outre, on prévoit un certain nombre de cas d'exemption. Cette ordonnance du 31 octobre 1784 est d'ailleurs fort complète, elle règle les conditions des pensions d'invalidité, les questions de police, etc.

Survint la Révolution qui, chose rare, consolida l'institution au lieu de la renverser; un décret du 30 septembre 1790 encourageait les Français à se consacrer à la marine, moyennant quoi ils étaient déchargés de toute charge civique.

Une loi du 7 janvier 1791 ramena de soixante à cinquante ans la limite d'âge pour les gens de mer soumis au régime des rôles.

Puis la loi du 3 brumaire, an IV, donna au régime le nom *d'inscription maritime* qu'il a conservé depuis.

En même temps elle créait quatre catégories de gens de mer: 1° célibataires; 2° veufs (sans enfants); 3° hommes mariés; 4° pères de familles, qui devaient être appelées successivement.

Ce sont, en cette matière, les seuls textes de l'époque révolutionnaire.

Sous l'Empire, comme l'état de guerre fut l'état normal, tout ce qui était disponible fut utilisé sans grand souci des catégories. Puis à la tourmente succéda le calme plat, les levées se firent plutôt irrégulièrement et au moment où le besoin s'en fit sentir, le système des rôles ne donna guère plus de résultats que le régime des classes.

Sa conséquence la plus claire fut un très grand nom-

bre de mariages de jeunes gens très jeunes qui caressaient l'espoir de jouir des privautés accordées aux pères de famille.

Une commission fut chargée d'inspecter les quartiers. Cette commission fit un rapport qui eut pour conséquence une décision ministérielle du 9 avril 1835 inaugurant un nouveau régime.

TROISIÈME PÉRIODE, 1835 A 1906.

Cette décision supprima les catégories et établit le régime de la levée permanente; qui, permettant d'atteindre l'inscrit dès son retour quel que soit l'endroit où il se présente, facilitait une répartition plus équitable des charges. De plus la levée ne devait porter que sur les hommes de plus de vingt et de moins de quarante ans.

Ce mode de recrutement ne fournit pourtant pas les effectifs nécessaires et on dut, ce qui fut d'ailleurs assez mal accueilli par les populations, recourir aux seconde et troisième levées.

Aussi fut-il décidé après les levées nécessitées par les guerres de Crimée, de Chine et d'Italie, que les inscrits ne seraient plus à la disposition du ministre de la marine que pendant une période de six ans, en dehors de laquelle ils ne pourraient être appelés que par un décret du chef de l'État.

Un décret du 24 juin 1861 délimita un certain nom-

bre de cas de sursis d'appel et établit des primes de retour au service. Il fut confirmé par des décrets en 1863 et en 1866. Enfin en 1872 la durée pendant laquelle les inscrits demeurent à la disposition du ministre fut portée de six à sept ans ; mais avec cette restriction que, sur ce laps de temps, deux années doivent être passées en congé ou en réserve. Cette disposition est confirmée dans le décret organique de 1883 (1).

D'autre part MM. Gambetta et Rouvier firent améliorer les pensions de retraites.

Le contingent obtenu avec ce système était d'environ : 180.000 marins ; l'inscription maritime fournissant annuellement de 20.000 à 30.000 hommes selon les années (2).

Une commission extraparlamentaire, composée de membres du Parlement et de délégués du ministre de la Marine fut nommée pour étudier cette question si importante du recrutement de notre armée navale ; et M. Barbey déposa à son tour une proposition de loi le 19 juin 1891.

M. Lockroy déposa lui aussi une proposition de loi le 18 juin de la même année ; M. De Kerjégu qui en fut le rapporteur, déposa son rapport fait au nom de la commission chargée d'examiner : 1° le projet de loi ; 2° la

1. Décret du 5 juin 1883.

2. Voir annexe II.

proposition de loi de M. Edouard Loeroy sur l'inscription maritime le 27 février 1892 (1).

Cette loi ne fut même pas discutée.

M. Félix Faure, ministre de la Marine, déposa sur le bureau de la Chambre, le 5 juin 1894, un nouveau projet de loi qui reproduisait les principales dispositions du précédent. Rien n'était changé, pas même le rapporteur.

Votée à la Chambre, très rapidement, les 7 mars et 2 juin 1896, la loi fut transmise au Sénat, où M. Taulier fut rapporteur, et y fut votée le 30 novembre; enfin elle fut promulguée le 24 décembre de la même année.

Cette loi étant en vigueur, et donnant lieu à tant de critiques, mérite, pensons-nous, de retenir notre attention un peu plus longtemps.

II

Législation actuelle.

Les textes qui régissent notre inscription maritime sont :

- 1° La loi du 24 décembre 1896 (qui est la loi fondamentale en la matière) ;
- 2° L'ordonnance du 14 juin 1844 (certaines parties) ;
- 3° Le décret du 15 février 1883 (sous-arrondissements);

1. Distribution Chambre 1892, n° 1933.

- 4° Le décret du 8 février 1901 (sous-arrondissements) ;
- 5° Les décrets du 14 février 1899 et 7 novembre 1900
(spéciaux pour Marseille et Le Havre) ;
- 6° Les décrets des 4 juillet 1853 et 19 novembre 1853
(relatifs aux commissaires) ;
- 7° Le décret du 11 avril 1896 (pour les administra-
teurs) ;
- 8° Le décret du 11 juillet 1896 (pour les administra-
teurs) ;
- 9° Le décret du 7 octobre 1902 (pour les administra-
teurs) ;
- 10° Le décret du 7 novembre 1886 (sur les syndicats) ;
- 11° La loi du 7 juin 1864 (pour les ouvriers du port) ;
- 12° La circulaire ministérielle du 11 février 1882 (sur
la réadmission) ;
- 13° La loi du 15 juillet 1889 (article relatif au renonce-
ment de l'inscrit au bénéfice de son état) ;
- 14° La loi du 28 janvier 1898 (sur les dispenses) ;
- 15° L'instruction ministérielle du 12 janvier 1897 (pres-
criptions sur les livrets, les convocations, etc.) ;
- 16° Le décret du 30 avril 1897 (service des indigènes) ;
- 17° La dépêche ministérielle du 12 octobre 1899 (au
sujet des inscrits à l'étranger) ;
- 18° Les lois du 9 juin 1845, 2 avril 1889, 21 septembre
1793, et 7 avril 1902 (donnant aux inscrits le
monopole de la navigation) ;
- 19° Les lois du 15 juillet 1880 et 24 juin 1897 (relatives
à la pêche) ;

- 20° La loi du 22 mars 1885 (pour les pensions);
- 21° Le décret du 10 juillet 1895 (insaisissabilité des salaires);
- 22° Le décret du 9 avril 1897 (sur les invalides de la marine);
- 23° La loi du 11 décembre 1902 (relatives aux cotisations pour la caisse de prévoyance);
- 24° Des lois du 16 décembre 1905 sur la Caisse de Prévoyance;
- 25° Les articles 250 et suivants du Code de commerce (relatifs aux loyers des gens de mer, etc.);
- 26° La loi du 27 décembre 1905 sur la Caisse de Prévoyance;
- 27° La loi du 17 avril 1907 sur la réglementation du travail à bord des navires de commerce.

Il serait tout à fait en dehors de notre sujet d'analyser successivement chacun de ces textes et nous nous bornerons à dire en gros quel est le régime sous lequel vit l'inscrit, quelles sont les obligations qui lui incombent et quels sont les avantages dont il jouit.

A. — Domaine d'application de la loi.

Il faut d'abord donner une définition de l'inscrit et de l'inscription maritime. C'est la loi du 3 brumaire an IV, qui pour la première fois donna au mode de recrutement de l'armée navale le nom *d'inscription mari-*

time, appellation qui a toujours été conservée depuis.

Beaucoup de définitions ont été données de l'inscription maritime, car la même dénomination s'applique aussi bien à l'administration chargée de ce service qu'au régime lui-même. Nous avons essayé de faire rentrer dans la nôtre les idées distinctives de l'institution et nous sommes arrivés à la formule suivante :

L'inscription maritime est le mode de recrutement qui fournit à la marine de l'État la plus grande partie de ses effectifs, en astreignant, par une sorte de contrat synallagmatique, à un régime spécial des personnes exerçant certaines professions dans des endroits déterminés.

Quant à l'inscrit, c'est un individu se livrant à certaines professions énumérées par la loi, jouissant d'un état spécial qu'il accepte volontairement et auquel il peut renoncer à un moment quelconque. Sont soumis à l'inscription, les Français se livrant à la navigation maritime et l'exerçant à titre professionnel (art. 1, loi du 24 décembre 1896).

1. Définition du Dictionnaire LAROUSSE : T. IX, p. 711-1874.
Inscription maritime : Rôle des marins *inscrits* et pouvant être appelés au service de l'État.

Définitions de M. FOURNIER. Traité d'administration de la marine. L'inscription maritime est un système de recrutement qui oblige à servir dans l'armée navale, suivant des conditions particulières, tous les citoyens qui exercent la navigation à titre professionnel.

Il faut donc, pour être sous le coup de la loi, exercer la profession à titre professionnel, c'est-à-dire, en retirer ses moyens principaux d'existence ; c'est pourquoi l'article III de la loi du 24 décembre 1896, déclare comme navigation non professionnelle.

A. — Toute navigation dont le but est l'exploitation de propriétés riveraines ou de parcelles concédées sur le domaine maritime (parcs à huîtres, à moules, etc.).

B. — Toute navigation effectuée par ceux qui ne sont pas employés pour la conduite ou l'entretien du navire. Cette distinction a donné lieu à des difficultés nombreuses, il y a en effet à bord des grands navires modernes un personnel non inscrit exposé aux mêmes risques et qui, au point de vue des accidents, était il y a quelques mois encore (avant la loi du 16 décembre), placé dans une position injuste et défavorable. Nous reviendrons d'ailleurs sur cette question en étudiant des accidents du travail dans la marine marchande.

C. — Enfin, la navigation à bord des bâtiments de plaisance, sauf toutefois le personnel salarié, « antérieurement inscrit » affecté à la conduite du navire. Cette expression, « antérieurement inscrit » a été expliquée par une instruction ministérielle du 17 août 1897 (1).

Elle n'écarte pas le personnel non inscrit avant la promulgation de la loi ; elle signifie que « la navigation exercée à bord des bâtiments de plaisance par des ma-

1. B. O, 1897, p. 159.

rins inscrits antérieurement à la date de leur embarquement sur ces bâtiments, sera considérée comme exercée à titre professionnel, s'ils sont affectés à la conduite », etc.

Une loi du 20 juillet 1897 (1), a d'ailleurs établi une démarcation très nette entre la navigation ayant un caractère professionnel et la navigation de plaisance.

Voilà dans ses grandes lignes quel est le domaine de la loi par rapport aux personnes, il faut voir maintenant par rapport au territoire.

Sont soumis au régime de l'inscription maritime : les rivages de la mer, les étangs salés et les fleuves et rivières jusqu'à la limite où remonte la marée, ou à défaut de marée, jusqu'au plus haut point où peuvent remonter les bâtiments de mer.

Cette délimitation est donnée dans l'article 1^{er} de la loi de 1896, mais la loi du 20 juillet 1897 en a précisé les détails en évitant que ceux qui ne sont pas astreints aux charges de l'inscription jouissent de ses avantages (2).

Divisions administratives.

Au point de vue des divisions administratives, la législation actuelle s'est bornée à conserver avec très

1. Loi modifiant l'article de la loi du 24 décembre 1896.

2. Le permis de navigation institué pour la navigation d'agrément par la loi du 20 juillet 1897, doit aux termes de la loi du 17 août 1905, prendre le nom de « permis de plaisance ».

peu de modifications, les groupements primitifs. En la matière, la loi de 1844 a autant d'importance que la loi de 1896.

Le territoire soumis à l'inscription maritime est divisé en cinq arrondissements (1) ayant respectivement pour chefs-lieux :

CHERBOURG, BREST, LORIENT, ROCHEFORT et TOULON.

Chaque arrondissement est subdivisé en sous-arrondissements (ord. 1844, loi de 1896, décret 15 février 1883, décret 8 février 1901).

Ils sont au nombre de douze et ont pour chefs-lieux : Dunkerque, Le Havre, Cherbourg, Brest, Saint-Servan, Lorient, Nantes, Rochefort, Bordeaux, Marseille, Toulon, Ajaccio.

A leur tour les sous-arrondissements sont divisés en quartiers et les quartiers comprennent un certain nombre de syndicats.

1. Le premier arrondissement (chef-lieu Cherbourg), comprend les ports de la Manche depuis la frontière de Belgique jusqu'au Thalweg de l'Ay.

Le second (chef-lieu Brest), englobe les ports de l'Océan, du Thalweg de l'Ay à celui du Belon, et des îles voisines.

Le troisième comprend les ports et les côtes de l'Océan, du Thalweg du Belon à l'étier de Beauvais, les îles avoisinantes et Noirmoutiers (chef-lieu Lorient).

Le quatrième (chef-lieu Rochefort), va de l'étier de Beauvais à la frontière d'Espagne.

Le cinquième (chef-lieu Toulon), comprend les côtes méditerranéennes, les îles voisines et la Corse.

L'ordonnance de 1844 avait créé des sous-quartiers ; mais cette division a été supprimée par le décret du 15 février 1882.

En 1904 on comptait : 73 quartiers et 255 syndicats. Quant à l'organisation administrative de ces groupements, elle a soulevé il y a à peine quelques mois, des polémiques violentes et de nombreuses discussions parlementaires.

Les successeurs directs des commissaires des classes créés par Colbert, avaient été les officiers du commissariat de la Marine qui joignaient à leur fonction relative au service de l'inscription maritime d'autres fonctions, tant dans les arsenaux qu'à bord des vaisseaux de l'État.

A la tête de chaque arrondissement se trouve un préfet maritime ayant sous ses ordres, dans chaque sous-arrondissement des commissaires, et dans chaque quartier des commissaires dits de l'inscription maritime. Un syndic des gens de mer est placé à la tête de chaque syndicat.

Cette organisation a été modifiée, en ce qui touche les commissaires, par deux décrets des 7 et 10 octobre 1902, créant un corps spécial *d'administrateurs de l'inscription maritime*.

Cette réforme avait en vue de faire participer l'élément civil à l'administration de l'inscription ; elle avait été réclamée comme mesure démocratique par M. Henri Brisson.

Ce décret du 7 octobre 1902 a aussi été critiqué au point de vue de sa légalité. Il modifiait en effet certaines attributions des commissaires de la marine, attributions qui leur avaient été octroyées par une loi et il y avait là violation d'un principe de droit public.

Au point de vue pratique, il rapportait comme l'a dit le rapporteur du budget de la marine au Sénat, en 1903, M. Méric, « une nouvelle complexité dans les divers services, complexité qui est surtout un obstacle à leur bon fonctionnement. »

A la date du 3 juillet 1903, le ministre de la Marine a déposé sur le bureau de la Chambre des députés un projet de loi organisant le corps des administrateurs de l'inscription maritime. M. Guieysse en fut le rapporteur.

Enfin, une loi du 18 janvier 1905 (1) a définitivement fixé l'organisation de ce nouveau corps. Il y avait, il faut bien le reconnaître, dans ces discussions tant soit peu de politique. Le ministre de la marine était à cette époque M. Pelletan.

Comment s'acquiert et se perd la qualité d'inscrit.

Ceux qui désirent s'adonner à la navigation professionnelle doivent se présenter devant l'administrateur de l'inscription maritime du port d'embarquement,

1. Promulguée au *Journal officiel* du 20 janvier 1905.

munis de leur acte de naissance (ou pièces en tenant lieu dans certains cas).

Si l'intéressé est un mineur, et veut être inscrit comme mousse, son père ou tuteur doit l'accompagner ou donner son consentement par écrit.

Dans le but d'arriver à que l'inscrit illettré n'existe plus qu'à l'état de souvenir (1), il doit présenter à l'âge de 13 ans un certificat d'études primaires ou justifier d'une fréquentation assez longue de l'école, sinon il ne peut être inscrit qu'à l'âge de 16 ans et ne peut jusque-là se livrer à la navigation professionnelle. Moyennant ces formalités, la qualité d'inscrit provisoire est acquise par le seul fait de l'immatriculation sur les registres des quartiers.

Cette qualité d'inscrit provisoire n'entraîne d'ailleurs aucune obligation; elle prépare seulement l'inscription définitive, et permet de faire compter les temps de navigation effectués pendant cette période pour la retraite. Le fait d'être porté sur les registres des commissaires n'oblige pas l'individu à vivre malgré lui sous le régime de l'inscription.

Cela est si vrai, que, si au moment du conseil de révision l'inscrit provisoire n'est pas dans les conditions requises pour être inscrit définitif, il se trouve de plein droit et définitivement sous le coup de la loi sur le recrutement de l'armée de terre.

1. De Kerjégu. Chambre, 1892-1893, p. 30.

Pour devenir inscrit définitif et pour être en cette qualité sur les matricules de l'Administration il faut :

1° Avoir 18 ans ;

2° Avoir accompli depuis l'âge de 10 ans, dix-huit mois au moins de navigation (art. 11, 1896). On comprend dans le calcul de ces dix-huit mois, ceux employés à la navigation dans les eaux abritées (1).

Les naturalisés ne sont inscrits que du jour de leur naturalisation (après avoir satisfait à la loi militaire), et ceux qui sont sous le coup de l'article 8 § 4 du Code civil : qu'à l'âge de 22 ans révolus (2).

Les inscrits définitifs jouissent de leur état, en théorie, sinon en fait, jusqu'à l'âge de 50 ans (3). A partir de ce moment il subissent un nouveau déclassement et passent dans la catégorie des *inscrits hors de service*, à moins d'être antérieurement dans un état d'invalidité ayant entraîné la réforme (A. 19, L. 96).

1. Par opposition à la navigation au long cours.

2. Tout individu né en France d'un étranger et qui à l'époque de sa majorité, telle qu'elle est réglée par la loi française, n'a pas déclaré la qualité de Français et prouvé qu'il a conservé la nationalité de ses parents par une attestation en due forme de son gouvernement laquelle demeurera annexée à la déclaration s'il n'a en outre produit, s'il y a lieu, un certificat constatant qu'il a répondu à l'appel sous les drapeaux conformément à la loi militaire de son pays sauf les exceptions prévus aux traités.

3. En fait, ils ne sont plus appelés après l'âge de 40 ans (45 ans pour les officiers marinières).

Le *inscrit hors de service* sont donc ceux qui continuent à exercer la navigation, tout en profitant des avantages que leur confère le régime de l'inscription sans être susceptibles d'être appelés pour le service sur les bâtiments de l'État.

La vie de l'inscrit donne donc lieu à trois immatriculations sur trois registres différents appelés « matricules » qui sont tenus par les syndics des gens de mer et les commissaires de l'inscription maritime. Lui-même possède une pièce d'identité qui lui sert à prouver à un moment quelconque sa position et ses états de service, c'est le fascicule de mobilisation.

Comment se perd la qualité d'inscrit.

La qualité d'inscrit peut se perdre soit par renonciation volontaire de sa part, soit par radiation d'office.

C'est en effet une caractéristique de ce régime spécial que la possibilité donnée à l'individu qui jouissait de l'état d'inscrit de pouvoir à un moment quelconque y renoncer de plein droit.

C'est pour lui un droit absolu, comportant seulement des restrictions :

1° Si la renonciation a eu lieu pendant le temps de guerre, l'inscrit peut malgré sa renonciation être levé pour le service de l'État.

2° Si l'inscrit est encore sous le coup de la loi sur le recrutement de l'armée au moment de sa renonciation (c'est-à-dire si celle-ci a lieu avant la vingt-cinquième année depuis le début du service) il doit dans les deux mois faire une déclaration au maire de sa commune sous peine d'amende (loi du 15 juillet 1889, art. 30).

La renonciation se fait par simple déclaration de la part de l'inscrit soit au consul, soit à l'administration de l'inscription maritime.

La renonciation a naturellement pour conséquence la privation de tous les avantages que procure l'état d'inscrit. En particulier si le renonçant est encore sujet à la loi militaire, il suit le sort de sa classe. La radiation d'office est prononcée contre tout inscrit qui, sans excuse valable, reste trois ans sans naviguer (art. 15, loi 1896). Elle ne peut être prononcée que contre les inscrits définitifs.

Comme cette radiation est défavorable à l'inscrit, il en est averti trois mois avant par les soins du commissaire pour lui permettre de pouvoir reprendre la navigation et d'échapper ainsi à cette mesure de rigueur.

Les effets de la radiation sont les mêmes que ceux de la renonciation et les rayés d'office des matricules sont tenus aux mêmes obligations en ce qui concerne la loi du 15 juillet 1889 (1).

1. La loi du 31 mars 1905 n'a rien changé relativement à toutes ces dispositions.

La qualité d'inscrit est donc bien un état spécial qui se prend et se perd volontairement et qui entraîne des avantages ayant pour corrélatifs des charges. Examinons d'abord les avantages qui découlent de ce régime particulier.

Avantages dont jouit l'inscrit.

En dehors des dangers inhérents au métier de marin et à tout ce qui touche à la mer, il y a des obligations auxquelles la loi du 24 décembre 1896, soumet ceux qui veulent vivre sous le régime de l'inscription maritime. Ces charges, nous les examinerons tout à l'heure. Charges et dangers ont pour les contrebalancer des avantages.

Les avantages résultant de l'inscription maritime sont :

A. — Ce que l'on appelle (peut-être inexactement), le monopole de la navigation sur les navires de commerce français ;

B. — L'exemption de tout autre service que celui de la marine ;

C. — Le monopole de la pêche dans les limites de l'inscription maritime ;

D. — Exemption de patente ;

E. — Le droit à des concessions gratuites de plages ;

F. — Le droit à une pension versée par la Caisse des Invalides de la marine ;

G.— Une certaine protection de leurs intérêts pécuniaires.

a). — MONOPOLE DE NAVIGATION.

Le monopole pour la navigation a été réservé aux bâtiments nationaux, en ce qui concerne le transport d'un port français à un port français, et aussi le cabotage national par la loi du 21 septembre 1793 (A. 4).

Une loi du 2 avril 1889 réserve la navigation entre la France et l'Algérie aux navires français. Pour qu'un navire soit considéré comme français, il faut d'après l'article 2 de la loi du 21 septembre 1793 que les trois quarts des marins soient Français, cette disposition garantit les inscrits contre les concurrences étrangères (1).

D'autre part la loi du 7 avril 1902 oblige les équipages des navires pratiquant le cabotage international colonial, à comporter un minimum d'inscrits maritimes dont l'un pour la manœuvre et l'autre pour la machine.

1. Après le 1^{er} janvier 1794 aucun bâtiment ne sera réputé français s'il n'appartient pas entièrement à des Français et si les officiers et les trois quarts de l'équipage ne sont pas français.

La loi du 9 juin 1845 relative aux douanes a réduit à la moitié l'obligation de la propriété du navire par des Français.

Cette loi modifie dans son article 17, l'article 2 de la loi du 21 septembre 1793.

Aux termes de cet article les navires pratiquant le cabotage international colonial sans attache avec la métropole peuvent être composés de marins non français à l'exception des officiers, du maître d'équipage, et d'un minimum de deux inscrits comme nous le disions, un pour la machine et un pour la manœuvre, minimum qui pouvait être réduit à un inscrit français soit pour la machine sur les navires à vapeur de moins de 1000 tonnes, soit pour la manœuvre sur les voiliers.

Mais la loi du 7 avril 1902 n'est plus en vigueur et la nouvelle loi sur la marine marchande du 19 avril 1906 (1) modifie la composition des équipages des navires coloniaux.

L'article 12 de cette loi est ainsi conçu :

« Est abrogé l'article 17 de la loi du 7 avril 1902.

« Est également abrogé pour les navires ayant leur port d'attache dans les colonies, l'article 2 de la loi du 21 septembre 1793 en ce qui concerne la composition de leurs équipages, laquelle sera fixée par un règlement d'administration publique. »

Ainsi la nouvelle loi rendait aux navires coloniaux la liberté dans la composition de leurs équipages. Elle augmentait encore un peu la dérogation apportée aux règles édifiées par l'Acte de navigation en faveur des

1. Promulguée à l'*Officiel* le 20 avril 1906.

inscrits. A l'heure actuelle la question est restée dans le *statu quo*. Le règlement d'administration publique auquel renvoyait l'article 12 de la loi du 19 avril 1906, n'est pas encore paru, le décret du 31 août 1901 (*Officiel*, 17 septembre 1906) ne réglementant que les primes et les compensations d'armement.

C'est aux Administrateurs de l'inscription maritime qu'appartient en ce moment le droit d'accorder toutes les permissions et toutes les facultés relatives à la composition des équipages.

Cette question de savoir si les inscrits possèdent là un véritable monopole, a donné lieu à de nombreuses controverses. M. Famin, président de la Fédération des Syndicats maritimes français, prétend que le marin n'est pas plus détenteur d'un monopole en exerçant la navigation commerciale, que l'ouvrier d'une profession quelconque ne l'est en exerçant sa profession (*Revue de la marine marchande* du 5 janvier 1905).

Pour le cabotage français, le monopole est évident puisque toute concurrence étrangère est interdite, mais on ne saurait parler de monopole pour le marin, alors que le premier venu peut se faire inscrire du jour au lendemain et que les étrangers eux-mêmes peuvent naviguer sur les navires français. Il est en effet possible à un armateur de composer son équipage avec des Français n'ayant jamais navigué, étant astreint seulement à avoir pour la conduite du navire et de la machine (s'il y en a) des marins titulaires de certains brevets.

Il est bien certain que sans aucun doute cette manière de faire ne lui serait pas très profitable; et il a tout avantage à embarquer des marins habitués à leur métier.

Il y a donc en réalité bien plus un monopole de fait qu'un monopole de droit.

C'est ce qui a permis à M. Vallaux de dire à ce sujet dans les *Questions navales* : « Il n'y a dans bien des cas qu'un trompe-l'œil dans l'exercice de ce prétendu monopole où les inscrits ne sont que les prête-noms des armateurs. »

Et M. Camille Pelletan a pu dire dans un discours à la Chambre (1), en parlant de ce monopole : « C'est l'obligation imposée par l'État à tous ceux qui veulent servir dans la marine marchande de payer une dette militaire supérieure à celle des autres citoyens. »

C'est plutôt là une discussion sur le sens même du monopole que sur le fond de la question. Si le monopole est contesté il existe de fait et il faut reconnaître que le législateur a, dans ces dispositions, toujours cherché à favoriser les nationaux français soit en leur réservant exclusivement certaines navigations soit en garantissant un certain minimum dans la composition des équipages suivant le cas.

1. Séance du 2 décembre 1904.

b). — L'EXEMPTION DE TOUT AUTRE SERVICE QUE CELUI
DE LA MARINE.

La loi du 15 juillet 1889 considérait comme ayant satisfait à l'appel de leurs classes des gens portés sur le registre matricule de l'inscription maritime (art. 30) ; disposition reproduite dans la nouvelle loi sur le recrutement de l'armée du 21 mars 1905 (art. 27, § 2).

Cette exemption a toujours existé ; seule la loi du 13 mars 1875 imposait aux inscrits le service de la garde nationale.

D'autre part l'article 428 du Code civil exempte les inscrits de la tutelle, comme d'ailleurs tous les militaires en activité de service. Cette dernière disposition s'explique parfaitement ; les fonctions imposées aux tuteurs ne pourraient être que difficilement remplies par des hommes qui sont retenus la plupart du temps hors de chez eux dans l'exercice de leur profession, on ne peut donc pas voir là une faveur pour l'inscrit mais bien plutôt une disposition prise dans l'intérêt général des pupilles.

L'exemption du service militaire s'explique logiquement ; l'inscrit en effet est tenu à un certain temps de service et il serait inique de lui faire faire double temps et de lui imposer ainsi une surcharge.

L'article 27 de la loi du 21 mars 1905, prévoit le cas

où l'inscrit, se faisant rayer de l'inscription, est tenu d'accomplir dans l'armée active son temps de service ; en ce cas le temps déjà passé par lui au service militaire actif de l'État est déduit du nombre d'années pendant lesquelles tout Français fait partie de l'armée active.

A cet effet, l'inscrit est astreint, quand il se fait rayer de l'inscription maritime, à en faire la déclaration dans les deux mois au maire de sa commune et à en retirer une expédition qu'il doit soumettre au préfet du département ; sous peine d'être déféré aux tribunaux et d'en courir une amende de 10 francs à 200 francs et même un emprisonnement de quinze jours à trois mois.

c). — LE MONOPOLE DE LA PÊCHE DANS LES LIMITES
DE L'INSCRIPTION MARITIME.

Un avantage que la loi réserve aux inscrits et qui est celui dont ils profitent le plus : c'est le monopole de la pêche qu'ils sont les seuls à pouvoir exercer, non seulement le long des côtes mais dans l'embouchure des rivières. C'est ici un véritable monopole dans le sens propre du mot et l'État a renoncé en leur faveur aux droits que lui réservent l'ordonnance du 10 juillet 1835.

La seule obligation imposée à l'inscrit qui veut jouir du droit de pêche est de se munir du rôle de navigation (art. 1, décret 13 mars 1852).

Ce monopole a d'ailleurs aussi soulevé des observa-

tions nombreuses, on lui reprochait d'empêcher les progrès industriels qui, adaptés à la pêche, y apporteraient une heureuse transformation.

Dans la pratique les non-inscrits reçoivent des concessions ; les inscrits payent d'ailleurs des redevances pour les établissements qu'ils possèdent, et seules certaines pêcheries temporaires leur sont accordées gratuitement (1).

De plus on sait que l'État accorde des primes spéciales aux armateurs de bâtiments destinés à la grande pêche, ces primes sont établies proportionnellement au nombre d'inscrits embarqués à bord de ces bâtiments, c'est là encore une faveur réservée par le législateur aux inscrits.

d). — L'EXEMPTION DE PATENTE.

Les inscrits qui jouissent du monopole dans les conditions que nous venons de dire de la plage territoriale ne sont d'autre part astreints à aucune patente ni à aucune redevance tant pour le fait de la pêche que pour la vente des produits pêchés, ils sont considérés non comme des commerçants, mais comme des propriétaires vendant eux-mêmes leurs produits (loi du 24 décembre 1896, article 48 ; loi du 15 juillet 1897) (2).

1. (*Revue maritime*, avril 1906, M. CAUGARDEL : l'Influence de l'inscription maritime sur la puissance navale de la France.)

2. La nouvelle loi des patentes du 19 avril 1905 assujettit les inscrits ostréiculteurs à la patente.

e). — LE DROIT A DES CONCESSIONS GRATUITES DE PLAGE.

Ce monopole entraîne comme conséquence forcée le droit de pouvoir occuper pendant un temps plus ou moins long des parcelles de rîvage.

Les inscrits ont le droit à des concessions gratuites sur ces terrains qui font partie du domaine public (art. 538, Code civil) à condition qu'ils s'en servent comme un accessoire indispensable de leur profession.

Ainsi l'inscrit, qui voudrait créer sur l'une de ces concessions un commerce spécial comme par exemple se livrer à l'ostréiculture, se trouverait dans le droit commun et serait considéré comme commerçant, par là même astreint à la patente, et en qualité de concessionnaire ordinaire, il serait tenu à une redevance.

f). — DROIT A UNE PENSION PAYÉE PAR LA CAISSE
DES INVALIDES DE LA MARINE.

Les inscrits ont droit à une pension servie par la Caisse des Invalides lorsqu'ils remplissent certaines conditions.

C'est là incontestablement le plus grand des avantages dont jouit l'inscrit, et qui lui donne en quelque sorte une situation privilégiée.

Nous ne faisons que signaler ici cette pension, nous réservant de l'étudier en détail dans notre chapitre IV.

**g). — UNE CERTAINE PROTECTION DE LEURS
INTÉRÊTS PÉCUNIAIRES.**

Les marins français jouissent des garanties qui leur ont été octroyées par le Code de commerce, elles intéressent donc les inscrits maritimes en ce qu'elles touchent à la protection de leurs intérêts pécuniaires, c'est pourquoi nous devons les rappeler ici.

L'article 191 du Code de commerce déclare privilégiés les salaires et les loyers des gens de mer, l'article 271 de ce même Code affecte le navire et le fret au paiement de ces loyers qui sont insaisissables.

Le privilège sur le navire se justifie très bien comme l'a dit M. Desjardins dans son traité de Droit commercial « par l'intérêt que les gens de l'équipage ont, par leur travail et la fatigue et quelquefois même au péril de leur vie, à préserver leur gage. »

Quant à l'insaisissabilité des salaires elle a été établie par l'ordonnance du 1^{er} novembre 1745, qui fut déclarée d'ordre public par le décret-loi du 4 mars 1852, et par le décret du 10 juillet 1895.

Le marin peut emprunter sur ses salaires, mais il lui faut l'autorisation de l'administrateur de l'inscription maritime. Il peut aussi déléguer à sa famille le tiers de

son salaire au moment de la confection du rôle d'armement.

Cette délégation peut être faite d'office sur la demande des familles nécessiteuses.

Les salaires sont insaisissables, sauf pour les dettes du marin envers l'État ou comme conséquence d'une mesure disciplinaire en cas de désertion.

En dehors de cette protection pécuniaire, l'autorité maritime intervient au moment de la formation du contrat et pendant son exécution. Cette intervention a un double but : d'abord de protéger les inscrits et leur famille et ensuite de sauvegarder les intérêts de l'État et ceux de la Marine.

L'Administrateur de l'inscription maritime est en quelque sorte le notaire devant lequel se passent les contrats d'engagement.

Il explique aux marins, dont le caractère est en général assez insouciant, les obligations auxquelles ils s'engagent et évite qu'ils ne subissent des influences fâcheuses pour leurs intérêts et ceux de leurs familles.

Comme d'autre part l'administration de la marine est chargée de la gestion de la Caisse des Invalides, il est juste qu'elle intervienne pour réclamer ce qui lui est dû tout en assurant la protection de chacun et par cela même celle de tous.

Pendant la durée de l'engagement il peut se produire des différends entre les matelots et l'armateur, c'est alors à l'administration de l'inscription maritime qu'incombe

le rôle d'arbitre et de conciliateur mais cependant en cas de litige c'est le tribunal de commerce qui est compétent.

Enfin c'est encore devant le même fonctionnaire que s'effectue le paiement des salaires du marin. Ces paiements en effet ne sont effectués qu'à la fin de l'engagement sauf les avances consenties au moment de la conclusion du contrat et qui sont alors portées sur le rôle.

Cette protection de leurs intérêts pécuniaires n'est pas un des moindres avantages accordés par le législateur aux inscrits maritimes, c'est peut-être un de ceux dont on n'a le moins parlé et qu'on met le moins souvent en avant, c'est peut-être aussi celui qui est le plus efficace tant pour eux que pour la marine marchande.

Ces faveurs sont faites pour compenser les fatigues, les dangers inhérents à la profession de marin, car le travail à bord est incontestablement plus pénible qu'à terre ; le repos y est rare, en tout cas jamais complet ; elles contrebalancent aussi les nombreuses charges auxquelles sont soumis les inscrits.

Obligations auxquelles est soumis l'Inscrit.

Les obligations auxquelles sont astreints les inscrits maritimes sont :

- A. — Servir dans l'armée de mer ;
- B. — Rester en quelque sorte sous l'autorité militaire même en temps de navigation commerciale ;
- C. — Être soumis à une juridiction spéciale.

A. — OBLIGATION DE SERVIR DANS L'ARMÉE DE MER.

Les inscrits doivent le service militaire dans l'armée de mer de 18 à 50 ans. Cette époque pendant laquelle ils sont assujettis peut se diviser en trois périodes : la première depuis l'âge de 18 ans jusqu'au moment de l'appel (1). Pendant cette période, les inscrits ne peuvent être appelés au service qu'en cas de guerre, ou en vertu d'un décret.

La deuxième période, dite période obligatoire, est de sept ans, et enfin la troisième, dite de réserve, dure depuis la fin de la période obligatoire jusqu'à l'âge de 50 ans. Pendant cette dernière, les inscrits ne peuvent être levés qu'en vertu d'un décret du président de la République ; mais cependant le ministre peut les rappeler pour des périodes d'exercices.

La levée des inscrits n'a lieu que selon les besoins du service, ils sont astreints à l'âge de 20 ans à se présenter devant le commissaire de l'instruction maritime, ils peuvent être encore maintenus dans leur foyer

1. C'est-à-dire jusqu'à l'âge de 20 ans.

si les exigences du service ne les appellent pas, dans ce cas, on leur remet un certificat constatant leur déclaration, et ils peuvent se livrer à toute navigation.

La période obligatoire peut se diviser elle-même en deux, l'une de service actif qui dure cinq ans, l'autre dite de disponibilité qui dure deux ans. Le service effectif ne dure pas en réalité cinq ans, les inscrits ne passent dans les équipages de la flotte que quarante à cinquante mois.

Une circulaire ministérielle fixe chaque année la durée du service effectif.

La marine, en effet, comme l'a dit M. de Lanessan dans l'exposé des motifs du projet de loi du 22 octobre 1901, « est un instrument auquel notre politique extérieure doit pouvoir recourir à toute heure. » Aussi la durée pendant laquelle les inscrits sont retenus dans les équipages de la flotte est-elle fonction des événements. Avant 1896, elle a oscillé de 40 à 48 mois, en 1897 elle n'était plus que 40 à 36 mois, elle remonte à 42 en 1898, pour atteindre le maximum de 60 mois en octobre au moment des événements de Fachoda, puis elle redescend à 52 mois en 1899 pour s'élever à 56 mois à la fin de 1900, et retomber enfin à 44 mois en 1903. (Circulaire ministérielle du 19 octobre 1903.)

C'est l'idée qu'exprimait le rapporteur du budget de la marine en 1901 en disant : « Des événements imprévus se produisent-ils ? la marine peut trouver immédiatement le personnel déjà inscrit que réclament les

armements extraordinaires : il lui suffit de prolonger de quelques mois la durée de service. Dès que la crise est passée, la période de service est réduite, ce niveau redevient normal sans à-coup, par le jeu normal de l'organisme. On peut suivre l'influence de la politique extérieure dans la courbe de la durée du service effectif des inscrits maritimes. » (*Offic.*, 1901. Ann. Cham., n° 2674, p. 6.)

Pendant la période de disponibilité qui dure deux ans les inscrits rentrent dans leurs foyers, mais le ministre conserve le droit de pouvoir les rappeler *par simples décisions notifiées individuellement aux intéressés*.

Ce système présente un grand avantage au point de vue politique ; il peut être avantageux à un certain moment d'éviter les complications toujours possibles que peut amener la publicité d'un décret.

En plus du service actif, les inscrits doivent encore accomplir deux périodes de quatre semaines pour lesquelles ils peuvent être convoqués en temps de paix de 25 à 35 ans. Il y a là une assimilation aux réservistes dans l'armée de terre ; ces périodes d'exercices ont soulevé de la part des inscrits comme de celle des armateurs de vives protestations : les premiers se plaignaient en effet d'être obligés d'abandonner brusquement leur situation ; les seconds réclamaient contre le vide creusé brusquement dans la composition de leurs équipages.

Cet état de chose porte préjudice et à l'armateur en

le forçant au dernier moment à compléter son équipage, et aux marins, qui, obligés de quitter leur situation actuelle et de rompre leur engagement doivent rester ensuite un temps assez long avant de pouvoir retrouver une autre place dans un équipage.

Cette période est pour eux un désavantage bien plus considérable que les vingt-huit jours des réservistes de l'armée de terre, les effets s'en font sentir souvent pendant deux à trois mois, sans aucun profit ni pour la marine ni pour les inscrits.

Un projet fut présenté à la Chambre des députés le 22 octobre 1901 par M. de Lanessan portant modification de la loi du 24 décembre 1896 en ce qui touche la limite de 50 ans et les périodes de réserve. Il proposait la suppression de ces périodes et ramenait la limite d'âge à 45 ans. Le rapporteur fut M. Le Moigne. Le projet adopté par la Chambre fut présenté au Sénat le 29 mars 1902 et renvoyé à la commission de la marine.

Il y a pour les inscrits comme pour les conscrits des cas de réforme et d'exemption de service actif. Les dispositions de l'article 30 de la loi du 24 décembre 1896 sont à peu près les mêmes que celles de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1889 pour les cas de dispense comme soutien de famille.

La situation du dispensé inscrit maritime est à peu près analogue à celle qu'avait le dispensé de l'armée de terre sous l'empire de la loi du 15 juillet 1889 ; ce qui est intéressant c'est de voir le service que ceux-ci

peuvent rendre pendant la durée d'une incorporation aussi courte. Ils sont immédiatement incorporés, et s'ils ont les aptitudes voulues, employés dans les spécialités, sinon ils servent de matelots de pont.

Les premiers postes qui leur sont attribués sont ceux des torpilleurs auxiliaires dans les défenses fixes et de guetteurs dans les sémaphores. Ils sont envoyés dans les écoles de spécialités un mois après leur incorporation et après cinq mois d'instruction ils sont répartis dans les équipages, ils sont donc prêts le 1^{er} avril, c'est-à-dire au moment où l'on complète les effectifs pour les manœuvres d'été.

A la fin d'octobre, au moment où l'on va reprendre le service d'hiver, ils sont débarqués et renvoyés dans leurs foyers.

Quant à ceux qui n'ont pas les aptitudes voulues pour être admis dans les spécialités, ils sont employés comme matelots de pont, comme plantons, ou embarqués sur des navires stationnaires, en réserve ou en essai.

C'est-à-dire que ces jeunes gens qui ne servent dans la marine que pendant un an rendent des services effectifs pendant la moitié du temps de leur présence sous les drapeaux.

Nous avons insisté sur ce cas du dispensé (1) parce que c'est une opinion en général très répandue qu'il faut

1. Ch. 30 janvier 1900.

un très long apprentissage pour faire un marin (un marin pouvant rendre des services).

L'exemple de ces dispensés prouve que dans certains cas on peut très bien former en peu de temps des jeunes gens aptes à remplir leur métier dans les conditions voulues.

Comme il y avait un semblant de contradictions entre les articles 30 et 42 de la loi de 1896, qui portait sur les mots « en congé limité » employé dans le premier, et l'expression « jouissant d'une dispense » employée dans le second, une loi du 28 janvier 1898 a décidé que les deux articles devaient employer les mêmes expressions « en position de dispensé ».

Les dispenses prévues dans l'article 30 s'appliquent soit au moment de la levée soit pendant la durée de l'incorporation (1).

Le projet de loi du 22 octobre 1901, propose en outre d'étendre le cas de dispense à l'homme ayant un ou plusieurs enfants à sa charge.

Par contre dans ce même projet le fils aîné de veuve ne pouvait être envoyé par anticipation dans son pays que s'il apportait une aide effective à sa famille.

Les inscrits maritimes « inscrits effectifs » peuvent se trouver dans une des positions suivantes :

1° Avant l'âge de 20 ans. Dans ce cas ils ne peu-

1. La loi du 21 mars 1905 n'a rien modifié sur ce point.

vent être levés qu'en cas de guerre et qu'en vertu d'un décret ;

- 2° En sursis de levée ;
- 3° En position de dispense ;
- 4° En congé limité ;
- 5° En disponibilité ;
- 6° Dans la réserve.

Dans tous les cas le rappel et la mobilisation pour ceux qui ne sont pas dans la métropole sont l'objet d'ordres spéciaux, nul d'ailleurs ne peut dans un certain cas se prévaloir d'une fonction ou d'une charge par lui occupée pour se soustraire aux obligations de la loi.

Le régime de l'inscription maritime est étendu aux colonies françaises de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Réunion et de la Guyane, etc...

Une loi du 18 juillet 1903 a créé pour l'Algérie et la Tunisie un corps de marins indigènes, les soumettant à une inscription spéciale (ils s'engagent à naviguer jusqu'à 45 ans).

Créer des institutions spéciales aux colonies est actuellement l'idée directrice des législateurs. La commission extra-parlementaire de la marine adoptait une motion dans ce sens, le 16 avril 1905 prévoyant un recrutement spécial pour l'indigène dans la marine et fixant à quinze ans le minimum de services requis pour l'obtention d'une pension de retraite.

**b). — AUTRES OBLIGATIONS AUXQUELLES
EST SOUMIS L'INSCRIT.**

La vie à bord rendant obligatoire une discipline sévère, nécessaire au capitaine, entraîne les inscrits à une sorte de dépendance vis-à-vis de l'autorité maritime, lors même qu'ils ne servent plus sur les bâtiments de l'État.

L'administration doit toujours savoir où ils se trouvent afin de pouvoir leur faire parvenir à tous moments des ordres d'appel.

Ils ne peuvent s'absenter plus d'un mois de leur quartier d'inscription sans en faire la déclaration, et même ils doivent dans les deux mois qui suivent le jour de leur retour se présenter aux mêmes autorités dans le lieu d'arrivée (art. 53-54 loi de 1896). L'article 81 prévoit pour ceux qui ne sont pas soumis à cette obligation une peine disciplinaire de trois jours de prison.

Ils sont justiciables des tribunaux militaires pour certains délits, même lorsqu'ils sont envoyés dans leurs foyers en disponibilité ou dans la période de réserve s'il n'y a moins de six mois qu'ils ont quitté le service.

Si l'inscrit se trouve à l'étranger il fait ses déclarations au consul de France. Pour s'embarquer sur un navire portant un pavillon étranger, il lui faut l'autorisation de l'Administration de l'inscription maritime s'il

s'embarque sur un navire de commerce et celle du ministre de la marine si son embarquement a lieu sur un bâtiment de guerre. Des pénalités entraînant un mois d'emprisonnement sont édictées dans l'article 83 de la loi du 24 décembre 1896, en cas de guerre, elles peuvent aller jusqu'à quatre ans d'emprisonnement et même entraîner la peine de mort. Lorsqu'ils sont embarqués sur un navire de commerce français les inscrits maritimes sont soumis à des obligations dont les règles ont été posées par le décret-loi du 24 mars 1852, les lois du 15 avril 1898 et du 31 juillet 1902.

Nous aurons à revenir sur cette question (1) grosse de complications.

Par suite du développement de la législation sociale, l'ouvrier est maintenant l'objet de sollicitudes extrêmes, d'ailleurs méritées, qui le font souvent jalouser par l'inscrit qui est, selon l'heureuse expression de M. Vigné une entité nouvelle : l'ouvrier maritime (Vigné. *Des accidents de travail et la Caisse de Prévoyance*. Paris, 1906 p. 72).

Comme la plupart des actes commis par eux échappent à la compétence des tribunaux ordinaires, ils sont soumis à une juridiction spéciale.

Dans les rades des colonies françaises ou des pays étrangers le pouvoir répressif est entre les mains du com-

1. La loi du 17 avril 1907 a tranché en partie cette question. Nous en parlerons postérieurement.

mandant supérieur du bâtiment qui est sur les lieux, et, à son défaut, il appartient au Commissaire de l'inscription maritime ou au Consul.

Le Tribunal maritime commercial est toujours composé de cinq membres. Sa composition varie selon les cas (1).

1. *Président* : Le commandant du bâtiment ;

Juges : 1^o L'officier de vaisseau le plus élevé en grade après le second, ou à son défaut le second lui-même.

2^o Le plus âgé des capitaines.

3^o Le plus âgé des officiers.

4^o Le plus âgé des maîtres d'équipage des navires de commerce présents sur les lieux.

Pour réunir le tribunal il faut l'autorisation du commandant de la rade.

Président : Le commandant du vaisseau de l'État.

Juges : 1^o Les deux plus anciens officiers du vaisseau après le commandant.

2^o Le plus ancien second maître.

3^o Un officier du navire où le délit a été commis.

Président : Le commissaire de l'inscription maritime.

Juges : 1^o Un armateur ou agent commercial maritime désigné par le tribunal de commerce et à défaut par le tribunal civil.

2^o Le capitaine, le lieutenant ou le maître du port.

3^o Un capitaine de la marine marchande ou au long cours désigné comme dans les ports de France.

4^o Un maître d'équipage, matelot ou mécanicien.

Président : Le consul de France.

Juges : 1^o Le plus ancien des capitaines au long cours présents sur les lieux.

2^o Le plus âgé des officiers des navires de commerce présents sur les lieux.

En mer la répression appartient au capitaine du navire qui est tenu d'en rendre compte.

Pour les crimes, la Cour d'assises est compétente. Quant à ce qui concerne la procédure ; s'il s'agit d'une faute disciplinaire, elle est constatée par le capitaine du navire si le délit est de la compétence du tribunal maritime commercial ou des tribunaux correctionnels. Le capitaine fait les constatations et commence l'instruction. Les fautes disciplinaires sont jugées en premier et dernier ressort, mais la loi du 13 avril 1898 a

3° Un négociant français désigné par le consul.

4° Le plus âgé des maîtres d'équipage des navires de commerce présents sur les lieux.

Président : L'administrateur de l'inscription maritime.

Juges : 1° Un armateur patenté ou un ancien armateur.

2° Le capitaine du port, suppléé en cas d'empêchement par l'agent qui le suit immédiatement dans l'ordre du service.

3° Un capitaine au long cours de plus de 60 ans, inscrit dans le quartier, ayant embarqué comme capitaine ou officier pendant trois ans au moins, et à défaut, le capitaine au long cours de moins de 60 ans, inscrit dans le quartier, ayant embarqué comme capitaine ou officier et présent sur les lieux.

4° Le plus âgé des maîtres d'équipage et, à défaut, le marin le plus âgé du quartier de moins de 50 ans ayant rempli ces fonctions où, dans les mêmes conditions d'âge, un mécanicien chargé ou, à défaut, ayant été chargé en chef ou en second de la conduite d'une machine, si le prévenu est mécanicien-chauffeur.

L'armateur est désigné pour un an, ainsi qu'un suppléant, par le tribunal de commerce, duquel dépend le quartier. Le capitaine inactif est désigné par la chambre de commerce ; le capitaine en exercice par l'administrateur de l'inscription maritime.

accordé au prévenu le droit de se pourvoir en cassation.

Les pénalités, auxquelles sont soumis les marins embarqués sur les navires de commerce, découlent des peines énumérées aux anciens textes : Ordonnance de 1681, loi du 22 août 1790 et décret du 16 nivôse an XI, codifié en décret du 24 mars 1852.

Comme certaines étaient trop barbares et n'étaient plus en rapport avec la législation, la loi du 15 avril 1898 et la loi du 31 juillet 1902 en ont supprimé un certain nombre (peine de la boucle simple ou double, mise au pain et à l'eau, amarrage, etc.). Aujourd'hui les peines disciplinaires sont : la consigne à bord (maximum huit jours), suppression des boissons fermentées (maximum trois jours), suppression de la solde (maximum dix jours), prison (deux jours), cachot (quatre jours).

Ces peines ne sont applicables que pour les infractions à la discipline ; pour les délits : amende de 16 à 300 francs, emprisonnement de six jours à trois ans ; pour la désertion : quinze jours à six mois de prison, suppression de la solde acquise au jour du délit (maximum deux mois si le déserteur est mineur) ; et enfin pour les crimes, la réclusion, les travaux forcés, la peine de mort.

Le Décret-loi de 1852 a été heureusement modifié dans un sens plus humain, car certaines pénalités qu'il édictait étaient vraiment trop en contradiction avec la civilisation moderne.

D'ailleurs M. Pelletan avait manifesté plusieurs fois l'intention d'en demander l'abrogation au Parlement.

Cette modification sollicitée par tous, armateurs, officiers et matelots a été accueillie avec joie par tous ceux qui naviguent ou s'intéressent aux choses maritimes.

Nous avons vu tout ce qui constitue à proprement parler l'organisation de l'inscription maritime, il nous reste maintenant à voir l'inscrit dans l'exercice de sa profession en tant que marin professionnel ; sa situation vis-à-vis de l'armateur ; en un mot : son statut social.

CHAPITRE II

INSCRIPTION MARITIME ET LA LÉGISLATION OUVRIÈRE

1^o LA CONDITION SOCIALE DE L'INSCRIT MARITIME.

L'inscrit maritime jouit d'un statut spécial qui diffère sensiblement de celui de l'ouvrier ordinaire.

Tant qu'il est sur les navires de l'État, il n'y a aucun doute, il se trouve dans les mêmes conditions que l'armée de terre dans une caserne ; mais lorsqu'il sert à bord d'un navire de commerce sa situation change ; bien qu'astreint à une discipline sévère et à un régime spécial, on ne peut contester qu'il ne se trouve pas, par rapport à l'armateur, dans les mêmes conditions qu'un ouvrier quelconque vis-à-vis de son patron. Aussi est-il intéressant de voir quelle est sa position par rapport à la législation du travail.

A-t-il le droit de se syndiquer ? Peut-il se mettre en grève ? Quelle est sa situation vis-à-vis de l'armateur en cas d'accident ? Quelle sera sa situation si la loi

sur les retraites ouvrières devenait un fait accompli ? Chacune de ces questions mérite d'être examinée en détail car c'est le développement incessant de la législation sociale qui met chaque jour des oppositions plus grandes entre l'ouvrier et le marin.

Voyons d'abord la question des syndicats.

A). — *L'inscrit et la loi du 21 mars 1884.*

La question de savoir si les syndicats d'inscrits maritimes sont légaux a été longtemps l'objet de nombreuses controverses ; si l'on remonte à l'origine de la question, on ne trouve aucun texte spécial à ces syndicats.

Lorsque les préfets maritimes demandèrent au ministre de la Marine qui était alors M. de Lanessan, si on pouvait considérer comme légal la création des premiers syndicats, il ne leur fut donné aucune réponse. Et c'est ce silence ministériel qui a permis le développement du système syndical chez les inscrits qui l'ont pris à juste titre pour une tacite approbation.

On s'est occupé par ailleurs de ce point ; la presse s'en est emparée et nombreux ont été les articles écrits à ce sujet. Mais dans d'autres milieux aussi la question a été étudiée.

Cette question a été l'objet de discussions au Musée Social et on a reconnu en principe aux inscrits le droit

de se syndiquer. D'ailleurs, la loi du 21 mars 1884, par les termes généraux de son article 2 ne prévoit aucun obstacle à leur constitution; cet article en effet est ainsi rédigé :

« *Article 2.* — Les syndicats ou associations professionnelles, même de plus de vingt personnes, exerçant la même profession, des métiers similaires ou des professions connexes, concourant à l'établissement de produits déterminés, pourront se constituer librement sans l'autorisation du Gouvernement.

« *Article 3.* — Les syndicats professionnels ont exclusivement pour objet l'étude et la défense des intérêts économiques, industriels, commerciaux et agricoles. »

Ces termes sont essentiellement généraux et semblent donc au premier abord donner à l'inscrit maritime le droit de se syndiquer.

Ce droit, personne ne le conteste, lorsqu' l'inscrit est à terre, mais dès qu'il travaille, on prétend qu'il perd ses droits d'ouvrier et par conséquent le bénéfice de la loi de 1884.

Mais l'inscrit n'est pas un ouvrier comme un autre.

D'une façon générale, un ouvrier qui signe un engagement pour un certain temps ne peut pas le résilier à son gré sans encourir une responsabilité pécuniaire ; mais la situation de l'inscrit est toute autre que celle de l'ouvrier de l'industrie.

D'abord l'engagement du marin offre un caractère plus officiel, et de plus, l'inscrit jouit en quelque sorte

d'un monopole qui le met à l'abri de la concurrence, il est en réalité le seul qui puisse remplir sa tâche, et en dehors de ces considérations, il est protégé par l'Administration qui est tutrice de ses droits, il semble donc naturel d'avoir pour l'inscrit maritime une législation différente de celle de l'ouvrier de l'industrie, telle était la thèse que soutenait M. de Seilhac, délégué permanent du Musée Social. En effet, personne ne peut contester l'impossibilité pour un ouvrier quelconque de rompre son engagement à son gré, sans encourir une responsabilité pécuniaire, c'est la question du préavis.

Mais en fait, les patrons, en général, ne songent guère à poursuivre leurs ouvriers en dommages et intérêts. La situation de l'inscrit est différente, il encourt, lui, une responsabilité correctionnelle en vertu du Décret-loi de 1852 et de la loi de 1898; on ne peut pas soutenir que ce soit là pour lui un privilège.

D'autre part on ne peut pas dire non plus que l'inscrit jouit d'un monopole, car il suffit pour être marin, de se faire inscrire au bureau de la Marine. De plus ce prétendu monopole est plutôt un désavantage, l'inscrit ne pouvant naviguer que sous pavillon français alors que l'ouvrier d'industrie peut, lui, travailler *partout où il le veut*. Il y aurait donc lieu d'assimiler au point de vue des droits : le marin et l'ouvrier.

Cependant il faut reconnaître que, comme le disait M. Roussin, ancien Commissaire général de la marine, en réponse à cette thèse soutenue par les partisans des

syndicats, que le marin ne s'improvise pas, d'autre part il n'est pas possible à un armateur, même s'il le voulait, de former son équipage avec des hommes quelconques, la loi le lui interdit et c'est cela qui constitue le véritable monopole du marin français.

D'un autre côté, l'inscrit a pour faire aboutir ses revendications un moyen que ne possède pas l'ouvrier d'industrie, c'est la protection qui lui est accordée par la loi, en la personne de l'Administrateur de l'inscription maritime qui assiste à son engagement et sert d'arbitre et de conciliateur pour les différends qui peuvent s'élever entre l'inscrit et l'armateur.

Enfin, si l'on réclame le droit commun, en mettant l'inscrit sur le même pied que l'ouvrier terrien, cette solution doit avoir comme conséquence la suppression des avantages qui sont accordés à l'ouvrier maritime. M. de Seilhac, qui va jusqu'à prétendre que l'inscrit ne se plaint que de la violation des contrats qu'il a librement acceptés, nous pensons, sans aller plus loin, qu'il est nécessaire de faire intervenir une législation pour l'ouvrier maritime un peu différente du droit commun. La vie à bord ne ressemble en rien à la vie dans un atelier ; il y a des moments où un effort peut être demandé à un équipage.

Ce cas ne se présentera jamais dans l'industrie. Il faut aussi pour que l'armateur puisse mener à bien son entreprise qu'il puisse compter sur les commandants de ses navires, et ceux-ci deviennent impuissants s'ils

n'ont pas tout le personnel entièrement dans la main. Or ce résultat ne peut être atteint qu'avec une discipline toute spéciale, que les officiers n'obtiendront jamais si la leur se trouve opposée celle d'un syndicat.

D'ailleurs, si ce régime met l'ouvrier maritime dans une position différente de celle de l'ouvrier terrien, elle est pour les armateurs une charge considérable, qui les place dans une situation défavorable vis-à-vis des patrons ordinaires.

Si, dans l'industrie, les ouvriers cessent brusquement le travail, le patron a toujours la possibilité de recruter son personnel comme il le veut, même avec des étrangers ; or, l'armateur ne le peut pas, il doit embarquer à son bord un certain nombre de Français, il y est obligé de par la loi, si donc, au moment du départ l'équipage fait défaut, il n'a pas la possibilité d'en recruter un nouveau ; force lui est donc d'attendre, il se trouve ainsi à la merci de ses marins. Sans doute, il y a dans le décret de 1852 des dispositions surannées et vexatoires ; il était tout naturel de les supprimer et c'est ce qui a été fait en 1898.

La loi du 31 juillet 1902 a de nouveau modifié le décret du 24 mars 1852 dans un sens plus humanitaire. Mais le fait de permettre à une force hostile de se dresser en face d'un patron, qui a les mains liées et ne peut se défendre, est absolument inique.

Nuisible pour l'armateur, cela devient plus encore pour la collectivité car cela amène peu à peu la dégé-

nérescence de la marine nationale. Quoiqu'il en soit, les syndicats se sont constitués, ils sont devenus de plus en plus nombreux, et il y a même une fédération des syndicats d'inscrits maritimes.

Il serait donc vain de discuter plus longtemps la question de la légalité de ces syndicats, ils se sont créés et personne ne s'y est opposé ; ils ont maintenant un droit acquis à l'existence ; ce qu'il aurait fallu c'était de les empêcher de naître. On ne peut que regretter, étant donné surtout la manière dont ils se sont conduits, la faute commise. Elle a permis qu'il s'ajoutât aux causes déjà si nombreuses, qui empêchent notre marine commerciale de tenir le rang qu'elle serait en droit d'avoir, une raison de plus.

Les grèves de Marseille sont une preuve de l'erreur commise ; on a vu pour des accidents qui sans les syndicats auraient eu des proportions minimales, s'arrêter la vie commerciale et économique dans notre grand port méditerranéen.

Les compagnies de navigation et les armateurs ont subi de ce chef des préjudices considérables, et sans être pessimiste au point de prétendre perdue au profit de la concurrence étrangère, une grande partie du trafic marseillais, il n'est pas possible de nier le tort causé tant à Marseille qu'au pays entier par ces grèves.

B). — *Le droit de coalition appartient-il à l'inscrit ?*

Le Décret-loi de 1852 prévoit le cas de grève et l'article 69 stipule que la solde de l'inscrit *se mettant en* (1) *grève* est perdue pour lui, et revient pour un tiers à la Caisse des Invalides de la Marine, pour un tiers à la femme et aux enfants de l'inscrit et pour un tiers à l'armement lésé.

Dans le cas où l'inscrit en cause n'a ni femme ni enfants, l'armement et la Caisse des Invalides se partagent par moitié la somme qui leur serait revenue. Comme ces dispositions n'ont jamais été abrogées, il en ressort clairement une première preuve de plus que l'inscrit n'est pas dans la même condition que l'ouvrier d'industrie au point de vue du droit de coalition.

Mais il est un moment, où le droit de grève existe sans conteste pour l'inscrit, c'est au moment de l'embauchage; s'il ne trouve pas le salaire qu'il désire, il n'a qu'à ne pas s'embaucher, mais une fois embauché, il ne peut plus avoir d'autre motif de se mettre en grève que si son contrat d'engagement est violé, encore est-il, que pour défendre ses droits, il a un défenseur légal:

1. Cette expression n'est pas employée dans le décret. En principe l'inscrit qui quitte son bord est un déserteur. Nous employons ce terme impropre parce qu'on s'en sert couramment aujourd'hui.

le Commissaire de l'inscription maritime, devant qui le contrat est passé, et dont la principale mission est précisément de le faire respecter.

Telle est la thèse du Musée sociale.

Ici encore il y a une différence à faire entre l'ouvrier terrien, et l'ouvrier maritime. L'ouvrier d'industrie n'a en effet pour se défendre et faire aboutir ses revendications que le droit de grève ; l'inscrit au contraire a d'autres moyens que la loi lui a donnés en lui accordant la tutelle de l'autorité maritime. D'ailleurs le législateur ne lui reconnaît pas ce droit de grève puisque la rupture de son contrat d'engagement (sans préavis) l'expose non pas à des responsabilités pécuniaires, mais à des poursuites correctionnelles. Cela même avait été tacitement reconnu dans *l'affiche rouge* qui mettait fin à la grève des inscrits de 1900. Cette affiche disait textuellement :

« A la mer et pendant les mouvements des navires dans les ports, les inscrits maritimes doivent en tout temps les services de leurs spécialités, notamment aux appareillages, mouillages, manœuvres du bâtiment, propriété du navire, lorsque la sécurité du bâtiment ou de la cargaison est en jeu, et enfin dans tous les cas de force majeure. Hors de ces circonstances, ils ne peuvent être astreints en dehors de leur quart à aucun travail gratuit, mais *ils ne peuvent se refuser à exécuter les ordres qui leur sont donnés* ». Ce contrat qui avait été signé par les armateurs, et par les inscrits, termi-

nait la grève de 1900, et prévoyait en outre des soldes mensuelles et un tarif des heures supplémentaires. L'affiche rouge ne put pas et ne fut pas observée par les compagnies, et d'autres grèves éclatèrent.

Comme nous l'avons déjà dit, la situation de l'armateur, si l'on accorde aux inscrits le droit de grève comme aux ouvriers d'industrie, se trouve être vis-à-vis des autres patrons dans un état d'infériorité considérable ; de même qu'on ne saurait reconnaître la légitimité des syndicats pour les ouvriers maritimes, de même on ne peut plus leur reconnaître le droit de grève dans les mêmes conditions que leurs camarades terriens, sans condamner à une perte certaine, nos industries de transports maritimes, surtout à une époque où la marine marchande subit une crise aussi prononcée que celle qui sévit de nos jours.

Le capitaine Dupont, secrétaire général de la Fédération ouvrière, déconseillait d'ailleurs la grève dans un discours prononcé au Congrès de Martigues en septembre 1902. « Je crois, disait-il que les inscrits doivent se pénétrer de cette idée que dans le moment de crise que subit la marine marchande, il est de leur intérêt de ne pas créer aux compagnies et aux armateurs de nouvelles difficultés en demandant des avantages qu'on ne peut pas leur accorder dans les circonstances actuelles. »

Ainsi ce droit de grève n'est même pas reconnu comme légal par les inscrits eux-mêmes, ce qui, d'ail-

leurs, ne les empêche pas, chaque fois que l'occasion se présente, d'écouter les quelques meneurs qui les poussent à faire aboutir leurs revendications par les procédés habituels de l'ouvrier ; en mettant en action le droit de coalition.

En tout cas, ils reconnaissent eux-mêmes le caractère désavantageux des grèves, et, au Congrès national tenu au Havre, du 24 au 28 octobre 1904. M. Rivelli a fait la déclaration assez inattendue qu'il n'était pas partisan des grèves et a fait adopter par le congrès les vœux suivants :

« Le Congrès regrettant les faits passés et voulant les oublier dans une pensée de concorde et d'entente fraternelle entre toutes les catégories d'inscrits maritimes de la marine, du commerce et de la pêche, ceux qui ne sont pas officiers d'une part ou d'autre part les officiers de la marine marchande et de pêche qui veulent aussi travailler loyalement, sans arrière-pensée à l'amélioration équitable du sort de tous :

Décide de chercher tous les moyens légitimes d'entente et d'étudier la création d'un Comité de conciliation dans chaque port, pour la région maritime se rattachant à ce port.

Cela, en attendant la refonte du décret loi de 1852, et même après cette refonte. »

Mais si l'on s'en rapporte aux textes seuls, la liberté de chômage est bien différente encore pour le marin que pour le terrien. Dans le cas de la grève de Mar-

seille de 1904, par exemple (1), les grévistes (c'étaient des inscrits) étaient vis-à-vis de la législation ouvrière : des grévistes ; mais, vis-à-vis du décret loi 1852, des déserteurs ; il y a là une contradiction entre les textes et c'est dans la violation de la loi que l'on y remédie.

C'est ce que M. Duplessis faisait remarquer dans la *Dépêche coloniale* du 28 août 1904, (1) et il ajoutait : « Personne, en effet, ni les compagnies de navigation, ni les patrons, ni la magistrature, ni l'État n'osent recourir aux tribunaux. Et l'on arrive à des situations comme celles d'aujourd'hui dans la grève actuelle ; l'élément patronal se retourne contre l'État et lui reproche d'avoir en main les moyens d'arrêter le conflit en traduisant en justice les inscrits maritimes qui ont, en fait, commis la double faute : d'abandonner un paquebot en partance sans préavis et risquer de faire sauter le navire dont les chaudières étaient sous pression. » Cette grève en effet, peut-être est-il bon de le rappeler, avait eu pour origine un conflit restreint. Un quart d'heure avant le départ un équipage entier qui était en difficulté avec la compagnie Transatlantique pour une question de salaire abandonna le paquebot poste. Et c'est dans cet incident très grave, mais purement local, que la grève générale de Marseille prit naissance.

De tout ceci, il ressort, en tout cas, que le régime d'exception sous lequel vivent les inscrits, et particu-

1. *Dépêche coloniale*, 28 août 1904.

lièrement celui établi par le décret de 1852, devient, du moment qu'on ne le respecte pas dans toute son intégrité, et (il y a souvent, faute de la part de l'Administration), une arme dangereuse pour ceux qu'il devait favoriser. On pourrait même dire à ce sujet que la conduite des inscrits manque de logique ; car, lorsqu'ils réclament dans leurs congrès le maintien du régime de l'inscription maritime, qui est un régime exceptionnel, ils sont en contradiction avec leurs actes lorsqu'ils prétendent faire aboutir leurs revendications par les moyens du droit commun. De deux choses l'une, ou bien ils veulent continuer à vivre sous un régime d'exception, et dans ce cas ils doivent en supporter les charges, comme ils profitent de ses avantages, ou alors réclamer le droit commun et aussi être prêts à cesser par cela même de profiter des faveurs qui leur sont accordées par le régime actuel. La situation actuelle dans laquelle ils mettent l'armement et le commandement est des plus défavorables pour eux-ci, et elle contribue à aggraver encore la crise dont souffre notre marine marchande au profit de la concurrence étrangère.

D'ailleurs l'inscrit en temps qu'ouvrier maritime ne se trouve pas au point de vue légal dans le droit commun puisque son contrat de louage diffère de celui de l'ouvrier ordinaire, puisque aussi, le législateur a édicté pour lui son régime spécial pour les accidents de travail.

C). — *L'inscrit maritime et les accidents du travail.*

Les ouvriers sont protégés en ce qui concerne la responsabilité de l'employeur en cas d'accident par la loi du 9 avril 1898. Le principe, du risque professionnel s'applique aussi aux marins, mais une loi spéciale du 21 avril 1898, à créé une Caisse de Prévoyance contre les risques et les accidents de leur profession.

Cette loi n'est plus en vigueur ; elle a été abrogée par celle du 29 décembre 1905.

Mais afin de bien comprendre les modifications qui ont été apportées, il nous paraît utile d'en retracer les grandes lignes.

En examinant les reproches qui lui ont été faits et les remèdes apportés par la nouvelle législation, on se rendra mieux compte de la nécessité qu'il y a d'avoir, pour tout ce qui touche à la mer, une législation spéciale.

D'ailleurs l'organisation générale est restée la même.

La Caisse de Prévoyance est annexée à la Caisse des Invalides mais, cependant, a une existence indépendante. Elle est *obligatoire* pour tous les inscrits maritimes à partir de l'âge de 16 ans. Elle tire ses ressources :

- 1° De la cotisation des participants ;
- 2° Des apports des propriétaires et armateurs ;
- 3° Des dons et legs ;

4° Des avances de l'Etat.

Les inscrits maritimes versent à cette caisse des cotisations qui sont fixées à la *moitié des taxes perçues sur leurs gains et salaires en faveur de la Caisse des Invalides et de la marine*, sans toutefois que ces cotisations puissent excéder 2 francs par mois (art. 3).

Les armateurs et patrons versent à cette caisse une cotisation égale au montant de celles payées par leurs équipages.

Cette caisse a pour but de faire jouir d'une pension viagère dite *demi-solde d'infirmité* à tout inscrit maritime atteint de blessure ou de maladie, ayant sa cause directe dans un accident ou dans un risque de sa profession survenu lors de son embarquement sur un navire français, et le mettant dans l'impossibilité définitive et absolue de continuer la navigation.

En cas de décès survenu par suite des mêmes causes et dans les mêmes conditions, la pension est réversible sur la tête de la veuve. Si celle-ci se trouve être déchu de ses droits à la pension, les orphelins, quel que soit leur nombre et jusqu'à ce que le plus jeune ait atteint l'âge de 16 ans, reçoivent un secours unique, annuel égal à la pension que la mère avait ou aurait obtenue. Si les ayants droit jouissent déjà d'une demi-solde ou d'une pension payée par les fonds de l'État les allocations payées par la Caisse de Prévoyance sont réduites de moitié.

Ces allocations sont accordées suivant la procédure

en vigueur pour la concession de la demi-solde. Le ministre peut, après enquête administrative, accorder les indemnités temporaires pour une durée ne pouvant excéder six mois, mais renouvelable après enquête et sur avis conforme de la commission de visite instituée par l'article 1^{er} de la loi du 11 avril 1881, ayant pour objet l'amélioration des pensions de retraite attribuées aux inscrits maritimes.

Parmi les avantages qui sont accordés à l'inscrit pour lui apporter une juste compensation aux risques de sa profession, la pension dite de demi-solde qui lui est servie par la Caisse des Invalides est un des plus importants.

Telle était, dans ses grandes lignes, la législation de la Caisse de prévoyance sous l'empire de la loi du 21 avril 1898. Mais cette loi avait de nombreux défauts dont on ne tarda pas à s'apercevoir.

Cette loi portait, en effet, ce titre plein de promesses : Loi ayant pour objet la création d'une caisse de prévoyance entre les marins français et les risques de leur profession. » Mais dès l'article 1^{er} ces belles espérances s'évanouissaient. Font obligatoirement et exclusivement partie de cet établissement tous les inscrits maritimes à partir de l'âge de 10 ans.

Ainsi les non-inscrits n'étaient pas protégés par la loi, ils étaient pourtant astreints aux mêmes risques et aux mêmes dangers ; ils figuraient au même titre sur le

rôle de l'équipage, ils étaient pourtant soumis, eux aussi, aux rigueurs du décret de 1852.

Pourquoi cette inégalité ? Ce n'était pourtant un secret pour personne qu'à côté des inscrits il y a à bord des grands navires modernes, véritables villes flottantes, toute une nuée d'employés et d'ouvriers ! Leur utilité est même, étant donné les conditions de la navigation actuelle, plus grande encore que celles des inscrits. Mécaniciens, graisseurs, soutiers, ne sont-ils pas l'âme même du paquebot ? et à côté d'eux peut-on négliger tout le personnel domestique indispensable à bord de ces grands hôtels flottants que sont les grands steamers d'aujourd'hui, domestiques, femmes de chambre, cuisiniers, marmitons, boulangers, médecins, etc. ? Et tout ce personnel est recruté hors de l'inscription maritime. Leur importance, dans un équipage ressort clairement du tableau suivant qui n'est autre que le rôle d'équipage d'un de nos plus modernes paquebots : *La Touraine* de la C. G. T. (1)

A). — *Pont.*

- 1° 1 capitaine ;
- 2° 1 second capitaine ;
- 3° 3 lieutenants ;

1. Tableau extrait : *Les accidents du travail dans la marine marchande et la Caisse de prévoyance*; Ch. VIGNÉ, Paris, 1905.

- 4° 4 maîtres d'équipage ;
- 5° 1 capitaine d'arme ;
- 6° 1 maître charpentier et 1 matelot ;
- 7° 1 voilier, 6 timoniers, 25 matelots ;
- 8° 1 matelot léger ;
- 9° 4 novices ;
- 10° 2 mousses ;
- TOTAL : 51 personnes.**

B). — *Machines.*

- 1° 1 chef mécanicien ;
- 2° 6 mécaniciens, chefs de quart ;
- 3° 3 élèves ;
- 4° 9 premiers chauffeurs ;
- 5° 12 graisseurs ;
- 6° 75 chauffeurs et soutiers ;
- TOTAL : 106 hommes.**

C). — *Personnel civil.*

- 1° 1 commissaire ;
- 2° 1 docteur ;
- 3° 2 maîtres d'hôtel ;
- 4° 1 commis aux vivres ;
- 5° 6 cuisiniers ;
- 6° 5 aides de cuisine ;
- 7° 2 pâtisseries ;

- 8° 1 boucher et 1 aide ;
- 9° 3 boulangers ;
- 10° 1 cambusier ;
- 11° 1 sommelier ;
- 12° 1 infirmier ;
- 13° 1 coiffeur ;
- 14° 4 femmes de chambre ,
- 15° 3 cireurs ;
- 16° 2 chefs d'office ;
- 17° 1 chef d'entre-pont ;
- 18° 70 garçons.

TOTAL : 107 personnes.

Ce qui fait qu'il y a, en fait, à bord d'un grand navire marchand affecté au service des voyageurs, plus de personnel non inscrit qu'inscrit.

Pour les inscrits eux-mêmes la loi présentait des difficultés.

On a essayé au début de leur appliquer, dans certains cas, la loi du 9 avril 1898, sous prétexte que l'accident ne rentrait pas dans la catégorie de ceux visés par la loi du 21 avril 1898. Un arrêt de la Cour de cassation (3 mars 1902) a fixé la jurisprudence et a décidé que l'inscrit maritime ne peut invoquer la loi du 9 avril 1898 sur les accidents ouvriers en général.

Quant aux non-inscrits, devait-on leur appliquer cette loi du 9 avril 1898, où en étaient-ils réduits à l'article 1382 du Code civil.

On leur appliqua la loi du 9 avril 1898.

D'ailleurs l'article 1^{er}, visait les entreprises de transport dans un sens large et d'un autre côté le principe du risque professionnel étant admis partout, pourquoi en exclure les marins non-inscrits ? C'était l'avis du Comité consultatif d'assurance contre les accidents du travail (24 janvier 1900), et il fut ratifié par la jurisprudence (arrêt : Rennes, 17 décembre 1901).

(Tribunal Marseille, 5 juin 1900 ; Cour d'Aix, 2 août 1900 ; Cour Rouen, 2 juillet 1901.)

Tel était le premier état de la jurisprudence, mais la Cour de cassation, par un arrêt du 2 février 1903 cassant un jugement du tribunal de Marseille, a modifié la jurisprudence en prétendant que c'était violer le texte de l'article 1^{er} de la loi du 9 avril 1898 que d'y faire rentrer les entreprises de transport par mer. Cette doctrine fut suivie par différents tribunaux et les non-inscrits se trouvèrent sous l'empire de l'article 1382 du Code civil avec le fardeau si écrasant de la preuve à leur charge.

Mais ce n'était pas là le seul inconvénient de cette loi Par. suite de l'absence du certificat médical, les ayants droit, en cas de décès, étaient souvent dans l'impossibilité de justifier leur demande de demi-pension. Alors, en effet, que la loi du 9 avril 1898 rend obligatoire la rédaction d'un certificat médical indiquant l'état de la victime, les suites probables de l'accident et l'époque à laquelle il sera possible d'en connaître le résultat définitif (art. 2).

La loi du 21 avril 1898 ne parle que d'un rapport fait par le capitaine, maître ou patron ou ceux qui les remplacent.

Quant au médecin du bord, qui constate le premier l'accident et soigne la victime, il est ignoré, et de la loi du 21 avril 1898 et du décret d'Administration publique du 20 décembre de la même année. Il y avait là une lacune des plus regrettables.

Un autre inconvénient provenait aussi de l'article 5 au point de vue maladie.

« Les inscrits maritimes qui sont atteints de blessures ou de *maladies*, ayant leur cause directe dans un accident ou risque de leur profession... »

On voit quel horizon ouvrait cet article ; c'était assujettir à la loi les maladies professionnelles ; et cette question est si grave que les législateurs ont toujours reculé d'édicter une loi à ce sujet.

A quelle époque remonte la maladie ? quelle en a été la cause bien exacte ? il y a là un point bien délicat.

Et en matière de marine plus que partout ailleurs.

La tuberculose est, en effet, une maladie si fréquente à bord des navires marchands qu'elle pourrait être rangée au nombre des maladies professionnelles.

Ce sujet si important a été traité dans l'*Hygiène générale et appliquée* (1), par le Dr Ch. Vigné, médecin sanitaire maritime, qui nous montre que la pro-

1. *Hygiène générale et appliquée*, mars 1906 et avril 1906.

fession de marin et le surmenage forcé de ce métier, joint aux conditions malsaines d'habitation, condamnent presque fatalement ceux qui se livrent à la navigation à cette cruelle maladie « qui, pourtant, n'est pas, comme le dit l'auteur en analysant les remèdes à apporter à cette situation, fonction de l'industrie maritime, mais bien plutôt des conditions défectueuses dans lesquelles elle s'exerce aujourd'hui. »

Mais, pour en revenir à la loi, que de difficultés devait et doit soulever (cet article en effet se reproduit textuellement dans la loi du 29 octobre 1905) cette question de maladie surtout, étant donné les restrictions apportées par l'article 2 par ces mots : « survenu pendant le dernier embarquement. »

Il y a, disent MM. Forque et Jeanbrau, dans leur *Guide pratique du médecin dans les accidents du travail*, à côté des maladies professionnelles au début insidieux et à longue incubation, comme le saturnisme, des affections qui, contractées dans l'exercice d'un métier, ont été provoquées par un fait accidentel ne rentrant pas dans les risques de la profession elle-même.

Nous n'insisterons pas davantage sur ce mot de la maladie professionnelle, sujet trop médical pour rentrer dans le cadre de cet étude, mais ce que nous avons dit suffit pour donner une idée des difficultés que peut faire naître, en ce qui concerne les maladies l'article 5 des lois du 21 avril 1898 et du 29 octobre 1905.

De plus la loi de 1898 avait une grosse lacune, elle

omettait l'incapacité partielle permanente, permettant la navigation momentanément, mais à laquelle plus tard vient s'ajouter l'impossibilité de naviguer : cas rare peut-être mais qui peut être prévu.

Mais la loi de 1898 avait et la nouvelle loi a encore, ce vice prépondérant : de fixer à un taux unique une même rente viagère par toutes les incapacités permanentes sans tenir compte de toutes les conditions de fait qui peuvent l'aggraver.

M. Ch. Vigné, dans sa brochure sur les accidents du travail et la Caisse de Prévoyance a montré toute l'iniquité de cette disposition par de nombreux exemples dont nous ne citerons qu'un seul.

A la suite d'un même accident le commandant d'un navire et le troisième lieutenant, tous deux capitaines au long cours, perdent la vision de l'œil droit ; donc pour eux impossibilité de reprendre la mer ; l'armateur les soigne quatre mois et les débarque. Ils s'adressent à la Caisse de prévoyance et ont *tous les deux* une même rente annuelle de 300 francs. Le premier a 45 ans et gagnait 5.000 à 6.000 francs par an ; le second a 27 ans et peut donc recommencer sa vie, il touchait de 1.800 à 2.400 francs est-il juste de leur donner la même pension ?

Or, pour une même infirmité, un ouvrier bijoutier par exemple, recevra 25, 30, 35, 0/0, de son salaire soit environ (s'il gagne 2.000 francs) 600 à 700 francs et jamais il n'a versé à aucune caisse d'assurance.

N'est-ce pas une injustice ?

On pourrait citer des exemples à l'infini, un seul suffit à montrer l'inconvénient d'un taux fixe et unique qui ne permet pas de réparer avec justice, c'est-à-dire proportionnellement et raisonnablement un dommage conséquence d'un risque professionnel !

Autre défaut : uniformité du taux du versement 1 0 0 ; autre défaut encore : obligation de ce versement.

Aussi dès son application la loi de 1898 fut-elle l'objet de nombreux projets de modifications.

Le 30 mars 1899 première proposition de loi de M. Carnaud, Gautrel, etc., tendant à rendre le versement à la Caisse de prévoyance facultatif.

Le 24 janvier 1899 M. Charruyer propose de ne pas astreindre à l'obligation de faire partie de la Caisse de Prévoyance les équipages des bateaux pratiquant la petite pêche ou le pilotage s'ils font partie de sociétés de secours mutuels ayant le même objet que la Caisse de Prévoyance.

Le 18 janvier 1901 nouvelle proposition de M. Carnaud tendant à rendre applicable aux marins, par un article additionnel la loi du 9 avril 1898.

En 1901 attaques de M. Mirman, contre la Caisse de prévoyance, reprises par M. Pelletan en 1902.

Puis c'est M. Duranier, qui proposa encore de réformer sinon d'améliorer la loi de 1898.

Même idée dans la proposition de M. Brisson, Le Bail.

Ces deux projets imbus des principes suivants :

Maintien du principe servant de base à la Caisse de prévoyance.

Rejet de l'assimilation des marins aux ouvriers terrestres.

Nécessité d'alléger les charges de la petite navigation.

Relèvement du taux de la demi-solde d'infirmités, et des pensions des veuves, des secours aux orphelins.

Assimilation des participants.

De son côté le Ministre du Commerce a soumis en 1903 au ministre de la marine un projet élaboré par la Commission des accidents maritimes instituée rue de Grenelle, tendant à faire une loi nouvelle mettant simultanément en application les lois des 9 et 21 avril 1898.

De toutes ces propositions et projets, c'est la proposition de M. Brisson, le Bail qui avait vu le jour et est devenue la loi actuellement en vigueur du 29 décembre 1905, que nous allons maintenant étudier.

La loi de décembre 1905 diffère en réalité assez peu de la précédente. Tout a maintenant le caractère obligatoire elle assimile les non-inscrits et ce n'est que justice. Aussi dans les articles de la nouvelle loi les mots : *participant* et *pension*, remplacent-ils ceux d'inscrit et de demi-solde.

Elle élève le taux des pensions d'une façon notable : codification qu'on peut résumer dans ce tableau :

Capitaines : jadis 300 francs, maintenant 1.600 à 2.200 francs.

Inscrits : jadis 270 francs, maintenant, 1.000 à 1.320 francs.

Inscrits : jadis 240 francs, maintenant 600 à 800 francs.

Mais c'est toujours le système de la rente fixe, et l'erreur de la loi de 1898 est répétée ?

Cependant l'article 5 dont nous signalons les lacunes a été modifié de la façon suivante :

« Les participants qui sont atteints de blessures ou de maladies ayant leur cause directe dans un accident ou un risque de leur profession survenu pendant la durée d'un embarquement sur un navire français ou s'y rattachant étroitement..... »

Et les mots ont en matière de maladie une importance capitale. Et la loi ajoute : «... distinguer: l'incapacité de travail absolue et permanente donnant droit à une pension d'infirmité du premier degré ; l'incapacité de travail partielle mais permanente donnant droit à une pension du deuxième degré ; et l'incapacité temporaire donnant droit à une indemnité journalière. »

Mais cette distinction est plus facile à faire dans le texte que dans la pratique, l'incapacité permanente partielle peut être absolue.

La perte d'un œil par exemple est une incapacité partielle, cela est vrai pour le mécanicien, mais faux pour le capitaine qui ne peut plus se livrer à la navigation.

De plus tout ce qui a été dit pour la loi 1898 au point de vue de l'injustice de la répartition non proportionnelle au dommage causé est encore vrai ici et la loi de

1905 retrouvera dans la pratique les mêmes difficultés d'application.

Quant aux versements, ils sont avec la nouvelle loi de 1 0 0 du salaire pour le personnel officier ou assimilé, et de 0 fr. 75 0 0 pour le personnel non officier.

Telle est dans ces grandes lignes la nouvelle loi qui en abrogeant celle du 21 avril 1898 n'a fait qu'y apporter quelques modifications.

Si nous avons insisté sur cette loi, c'est pour montrer combien il est dangereux de vouloir légiférer en cette matière. Là, plus que partout ailleurs, il faudrait prendre *et tenir compte* de l'avis des gens compétents, non pas en théorie, mais *compétents par la pratique* ; et en ne le faisant pas on s'expose avec certitude aux plus graves mécomptes.

En dehors de ces règles particulières le marin est encore protégé par les dispositions générales du Code de Commerce qu'il suffira de rappeler très brièvement.

Les matelots sont nourris par l'armateur, ce dernier d'ailleurs, a toute faculté pour le faire comme il l'entend mais la ration ne doit jamais être inférieure à celle accordée aux marins des équipages de la flotte. En cas contraire, le marin aurait droit à une indemnité journalière de 50 centimes et l'armateur serait passible d'une amende (art. 76, décr. du 23 mars 1852) (1).

Le marin tombé malade ou blessé au service du

1. Loi du 17 avril 1907. Chap. IV.

navire est soigné, traité, et pansé, aux frais du navire et ses loyers continuent à courir (art. 262, 263 du Code de commerce).

Il faut, bien entendu, que la maladie ait été contractée en servant le navire et non pas par suite de l'imprudence ou de l'intempérance du marin.

Le matelot fait prisonnier ou esclave doit être racheté aux frais du navire (art. 266 et suivants C. c.).

Cette disposition ne s'applique plus de nos jours la piraterie ayant disparu.

Le matelot délaissé en pays étranger doit être rapatrié ; disposition qui est prise, non seulement dans l'intérêt du marin, mais encore dans l'intérêt de l'État, puisqu'il se sert de la marine marchande comme de réserve pour sa marine de guerre ; les frais de retour sont à la charge de l'armateur (art. 1^{er} décret du 22 décembre 1891) ; dans le cas du débarquement provoqué par une mesure disciplinaire et si le capitaine refusait d'acquitter les frais de retour, l'avance en serait faite par le Trésor sauf recours ultérieur contre le propriétaire du navire.

La condition sociale de l'inscrit, de l'ouvrier maritime en général, est donc bien différente de celle de l'ouvrier ordinaire : son contrat de louage se passe en présence d'une administration ; il jouit de garanties pour le respect des conventions conclues dans son engagement ; le paiement de ses salaires est soumis à des

règles spéciales ; la discipline à laquelle il est astreint est plus pénible ; la régularité des heures de travail ne peut pas être aussi stricte que dans l'industrie ; enfin il a droit à une pension de retraite. Ces différences seules suffiraient à nécessiter une législation différente du droit commun, l'intérêt de la marine marchande et du pays tout entier la justifiant amplement.

Mais il est loin, au point de vue hygiène, de jouir de la même sollicitude de la part du législateur que l'ouvrier de nos usines.

Alors qu'il y a des commissions et des inspecteurs pour des locaux où l'ouvrier ne fait que travailler, là loi semble se désintéresser de ceux dans lequel vit et travaille le marin (1).

Il est vrai que l'on peut s'étonner, à bon droit de voir que s'il figure un receveur des postes dans la commission de réception des navires, mesure qui se justifie très bien puisque certains sont appelés aux transports postaux, il ne figure pas le moindre médecin pour contaster l'habitabilité et l'hygiène des locaux réservés à l'équipage. Nos grands transatlantiques sont remarquables ; il possèdent des cabinets d'un luxe admiré ; des salons spéciaux, certains ont même des ascenseurs, des salons de coiffure et même des salles d'électrothérapie ; mais il semble que l'on ait totalement

1. La Loi du 17 avril 1907 a comblé cette lacune en créant les inspecteurs de la navigation maritime.

oublié dans leur construction les locaux réservés aux marins (1).

C'est ainsi qu'on peut voir sur un de nos plus récents Transatlantiques, les hommes n'avoir dans leur poste qu'un cube d'air de 1 m. 50 par homme ; ce qui est notoirement insuffisant (2). Les chauffeurs, pour regagner leur poste, doivent traverser le pont et passent ainsi d'une température de plus de 40° à une température voisine parfois de zéro ! On ne peut pas réglementer le travail à bord, comme dans un atelier ; soit, mais il semble qu'il serait au moins possible et que cela devrait même être un devoir, de mettre les marins dans les meilleures conditions au point de vue de l'hygiène (3). Ils s'en rendent d'ailleurs parfaitement compte et il faut espérer que leurs revendications à ce sujet aboutiront dans un avenir prochain.

Un projet voté depuis longtemps par la Chambre des députés, après avoir subi de nombreuses modifications au Sénat, et qui est devenu la loi du 17 avril 1907, a modifié cette situation en certains points. Dans son titre 2, réglementant le travail à bord des navires de

1. Depuis la Loi du 7 avril 1907 un médecin fait partie de la Commission de visite.

2. En Angleterre les marins doivent avoir au moins 72 pieds cubes (2 à 3 m.) par homme.

3. Il y a en ce moment au Sénat un projet de réglementation du travail à bord. Ce projet depuis que notre étude est sous presse est devenu la Loi du 17 avril 1898.

commerce, la loi du 17 avril 1907, pose d'abord des règles relatives, au nombre des officiers de pont et de machine, nombre qui varie avec le tonnage du bateau et le service auquel il est affecté.

Elle pose le principe du travail par quart rendant obligatoire deux quarts pour le personnel du pont et trois quarts pour le personnel des machines.

La durée de travail dans le port ou sur rade abritée est fixée à dix heures par jour pour le personnel du pont et à huit heures pour le personnel des machines, sauf le jour de l'arrivée et le jour du départ, où les périodes cumulées de services en rade et à la mer pourront atteindre douze heures pour le service de pont sans donner lieu à une indemnité.

Service à la mer: aucun homme de l'équipage ne peut refuser ses services quelle que soit la durée des heures de travail qui lui sont commandées, mais sauf dans le cas de force majeure où le salut du navire ou de la cargaison peut être en jeu, toute heure de travail supplémentaire donne droit à une indemnité dont le montant est fixé pour les usages.

La loi du 17 avril 1907 pose aussi le principe du repos hebdomadaire pour le personnel des navires de commerce.

« Le dimanche, dit la loi, sera, autant que possible, le jour affecté au repos hebdomadaire ; mais le capitaine reste libre de choisir un autre jour pour tout ou parties de l'équipage. »

Toute heure de travail commandée le jour du repos hebdomadaire mais, dans le port ou sur rade, donne lieu à une allocation supplémentaire, car l'équipage du navire ne peut être employé le jour du repos hebdomadaire à un travail quelconque, que si ce travail ne peut être différé. En mer l'équipage n'est tenu d'exécuter que les travaux indispensables pour la sécurité et la conduite du navire. De même qu'elle règle la durée des heures de travail et fixe le repos hebdomadaire, cette loi règle aussi la question des mousses, qui ne peuvent être embarqués à titre professionnel qu'à partir de 13 ans révolus ; ils ne peuvent être employés au travail des chaufferies, ni des soutes, ni au service des quarts de nuit. Il doit y en avoir à bord un à raison de quinze hommes d'équipage ou fraction de quinze hommes.

Le chapitre IV s'occupe de la nourriture du personnel embarqué ; la ration distribuée à l'homme d'équipage devant être équivalente à celle prévue pour les marins de la flotte.

Le titre III, est consacré aux pénalités, et le titre IV renferme les dispositions générales laissant au règlement d'administration publique rendu sur la proposition des Ministres de la Marine, du Commerce et de l'Industrie le soin de prendre certaines dispositions, de fixer le cube d'air des locaux affectés à l'habitation de l'équipage, l'énumération des instruments nautiques et matériels de sauvetage, au point de vue hygiène, le

détail du matériel médical et pharmaceutique, et les règles d'après lesquelles, ils pourraient exiger un médecin à bord des navires de commerce.

Une Commission de visite et des inspecteurs de navigation maritime sont créés par cette loi pour faire respecter ces dispositions.

Telles sont les dispositions les plus importantes de la loi du 17 avril 1907, qui cherche à adapter au travail à bord, les principes de la législation ouvrière, limitation de la durée de travail, repos hebdomadaire, cube d'air pour les locaux d'habitation, etc. ;

Cette loi donnera en partie raison aux revendications des inscrits, il est très possible aussi qu'elle rencontre à ses débuts quelques difficultés d'application.

CHAPITRE III

L'INSCRIT MARITIME ET LA LOI DE DEUX ANS

Nous avons vu que la principale obligation pour l'inscrit maritime était le service militaire, qu'il devait dans les équipages de la flotte.

Nous avons vu dans quelles conditions, il remplissait ces obligations, et à quelle servitude il était astreint mais le corps des équipages n'est pas exclusivement recruté à l'aide de l'inscription maritime, une grande partie provient d'engagements volontaires régis par la loi du 15 juillet 1889 sur le recrutement de l'armée.

Cette loi qui a été abrogée par celle du 21 mars 1905 est restée en vigueur pour les dispositions concernant les engagements et rengagements dans l'armée de mer (art. 101, loi 21 mars 1905).

Il faut donc, tout d'abord, nous occuper de la composition du corps des équipages de la flotte, et considérer ensuite quels seront les effets de la nouvelle loi de deux ans sur l'organisation et le recrutement des équipages.

RECRUTEMENT ET ORGANISATION GÉNÉRALE DU CORPS
DES ÉQUIPAGES DE LA FLOTTE

Le personnel, qui compose les effectifs de la marine de guerre et qui forme le corps appelé des équipages de la flotte, comprend un grand nombre de spécialités.

Les marins proviennent soit des *pupilles*, des *mousses*, de l'*inscription maritime*, de l'*engagement volontaire*, ou du *recrutement*. Cet ensemble fournit les vingt spécialités suivantes : manœuvre, canonnage, torpille, mousqueterie, timonerie, mécaniciens, pilotes, patrons, fourriers, charpentiers, agents des vivres, infirmiers, chauffeurs, tambours et clairons, télégraphistes, tailleurs d'habits, agents de service et musiciens (1).

Les mousses proviennent soit de l'école des mousses de l'État, soit des écoles libres de mousses. Ce sont en général des fils d'officiers mariniers, de quartiers-maîtres, ou de militaires des troupes de l'armée coloniale et de l'armée de mer. Ils n'entrent à l'école qu'à l'âge de 14 ans 1/2, munis de leur certificat d'études primaires, et réunissant certaines conditions d'aptitudes physiques.

1. La hiérarchie du personnel comprend : pupille, mousse, apprenti marin, matelot, quartier-maître (caporal) second-maître, (sergent) premier-maître (sergent-major) et premier-maître élève officier (adjudant).

L'école des mousses de l'État est organisée à bord du vaisseau *la Bretagne*. Les jeunes gens qui y entrent sont tenus à l'âge de 16 ans de contracter un engagement volontaire, à long terme (1) (art. 61, loi décembre 1896) c'est-à-dire de servir dans la flotte jusqu'au jour du passage dans la réserve de la classe à laquelle ils appartiennent, puis à 17 ans 1/2 c'est-à-dire un an après leur engagement, ils quittent l'école pour être répartis dans les bâtiments des escadres et entrer ensuite dans les écoles de spécialités. Ils fournissent chaque année environ trois cent cinquante jeunes gens répartis dans les spécialités de mécaniciens, gabiers, canonniers, torpilleurs, fusiliers ou fourriers.

A côté de l'école des mousses de l'État, il y a des écoles libres à Cette et à Marseille. Les mousses y entrent à 14 ans et en sortent à 18 ans, et sont admis ensuite dans les équipages : comme inscrits s'ils remplissent les conditions de l'inscription maritime, à titre d'engagés volontaires, pour cinq ans dans les autres cas.

Quant aux pupilles ce sont les orphelins d'officiers mariniers, et marins de l'inscription maritime, qui, au moment de leur mort jouissaient d'une pension de retraite, d'une demi-solde, et d'une façon générale, les

1. Exemple d'engagement à long terme : soit un enfant né le 5 avril 1898, qui entre à l'école des mousses le 1^{er} janvier 1904 ; il devra contracter un engagement du 5 avril 1915 au 1^{er} novembre 1923.

orphelins des officiers mariniers, quartiers-mâîtres ou marins, ou employés au service des ports, morts en jouissant d'une pension de retraite.

Ils sont élevés par la marine, mais ils ne sont pas obligés pour cela d'embrasser la carrière maritime. Lorsque leur choix les pousse à se faire marins, ils entrent à l'école des mousses.

Quant aux inscrits, nous avons vu dans quelles conditions ils effectuent leur service dans les équipages de la flotte.

Ils composent le gros de l'effectif, mais comme ils ne fournissent pas toutes les spécialités, l'engagement volontaire et le recrutement viennent combler les lacunes.

En fait, il est très rare que l'on fasse appel au recrutement de la loi du 13 juillet 1889, qui prévoyait dans son article 43, paragraphe 4, qu'à défaut d'un nombre suffisant d'hommes compris dans les trois catégories précédentes (inscription maritime, engagement et rengagement) l'appel des hommes du contingent auxquels les numéros les moins élevés avaient été attribués en vertu de l'article 17 ou échus par le tirage au sort.

La nouvelle loi de deux ans prévoit dans ses articles 36 et 54 qu'en cas d'insuffisance des autres modes de recrutement de l'armée de mer (inscription, engagement, demande des intéressés au moment du conseil de révision) que des hommes du contingent, dont le ministre de la marine pourra demander l'affectation

aux équipages de la flotte pour les services à terre, seront déterminés par une loi spéciale.

C'est donc à l'engagement volontaire que l'on vient demander de compléter les équipages, et sur ce point c'est encore la loi du 15 juillet 1889 qui est en vigueur.

Les engagés doivent avoir 18 ans au plus, et jouir d'une bonne constitution physique.

Les engagements ont en général une durée de cinq ans mais dans certains cas la durée peut être réduite à trois ans pour certaines spécialités.

Le classement dans ces spécialités se fait soit d'après le désir personnel, soit, lorsque la nécessité l'oblige, par autorité.

Avant d'entrer dans les écoles spéciales, les engagés sont envoyés dans un dépôt, où ils reçoivent une instruction générale.

Ce qui est intéressant de voir c'est le nombre de ces spécialités fournies tant par l'inscription maritime que par engagements; les tableaux ci joints montrent l'importance du contingent fourni par le recrutement et l'engagement aux équipages de la flotte.

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE

DES

Engagements volontaires par arrondissement maritime.

ET PAR DÉPARTEMENT D'ORIGINE PENDANT LES ANNÉES						ET PAR DÉPARTEMENT DU LITTORAL PENDANT LES ANNÉES					
	1887	1888	1889	1890	1891		1887	1888	1889	1890	1891
1 ^{er} arr....	397	379	378	593	552	1 ^{er} arr....	307	248	241	326	375
2 ^e arr....	742	714	593	1.046	891	2 ^e arr....	722	695	570	1.024	872
3 ^e arr....	248	286	366	513	435	3 ^e arr....	203	234	324	465	376
4 ^e arr....	342	302	299	405	338	4 ^e arr....	213	200	200	270	191
5 ^e arr....	564	576	461	604	632	5 ^e arr....	395	380	274	413	445
<i>Totaux partiels.</i>	2.293	2.256	2.097	3.081	2.854	<i>Totaux partiels.</i>	1.840	1.757	1.609	2.498	2.259
TOTAL GÉNÉRAL..... 12.581						TOTAL GÉNÉRAL..... 9.963					
<i>Moyenne</i> $\frac{12.581}{5} = 2.516$						<i>Moyenne</i> $\frac{9.963}{5} = 1.993$					

La moyenne des engagés volontaires provenant des départements du littoral pendant les cinq dernières années (1.992 hommes), représente 79 pour 100 de la moyenne du nombre total des engagés pendant la même période (2.516 hommes).

(Tableaux extraits du Rapport de M. de KERJÉGU, 1892.)

ÉTAT donnant par année et depuis 1870 dans les effectifs de la marine le nombre des hommes de l'inscription maritime et celui du recrutement.

ANNÉES	Provenant		TOTAL
	de l'inscription maritime	du recrutement et de l'engagement volontaire	
1870.....	35.920	10.851	46.777
1871.....	33.987	9.752	43.739
1872.....	19.780	8.988	28.728
1873.....	20.414	10.965	31.379
1874.....	21.273	9.687	30.953
1875.....	20.765	9.880	30.645
1876.....	20.287	12.223	32.510
1877.....	20.402	14.846	35.248
1878.....	22.714	14.412	37.126
1879.....	22.682	14.590	37.272
1880.....	23.687	15.191	38.878
1881.....	22.461	16.330	38.791
1882.....	21.570	17.116	38.686
1883.....	23.785	16.003	39.788
1884.....	22.375	19.646	42.021
1885.....	23.689	20.867	44.546
1886.....	21.987	19.096	41.083
1887.....	22.157	20.672	42.829
1888.....	20.380	14.892	35.272
1889.....	22.842	14.632	37.474
1890.....	24.078	12.615	36.693

C'est en chiffre rond : 30 0/0 au moins.

Nous les donnons bien qu'anciens déjà parce que leur portée est toujours la même. Dans son rapport, Charles Bos, en 1905 (p. 50 et tableaux) constatait que

les besoins de la flotte exigeaient de 11.000 à 12.000 marins par an, l'inscription maritime en fournissait environ les deux tiers, se décomposant ainsi :

Dispensés	1.200
Hommes levés normalement.	3.500
Rengagés.	2.750
Soit au total	<u>7.450</u>

Tant que la loi du 13 juillet 1889 était en vigueur, il se trouvait chaque année un nombre suffisant de jeunes gens qui contractaient des engagements, pour servir dans l'armée de mer puisqu'ils pouvaient s'engager, pour une durée de trois ans qui correspondait exactement au temps qu'ils devaient fournir dans l'armée de terre.

Mais, avec la loi de 1905, c'est-à-dire avec la loi de deux ans, on était en droit de se demander si on trouverait encore des engagements pour combler le déficit laissé par l'inscription maritime. M. Famin, président de la Fédération des syndicats maritimes français, disait, en parlant de la nouvelle loi (1) :

« Les inscrits maritimes sont donc actuellement les seuls qui ne bénéficieront pas des dispositions de cette loi essentiellement égalitaire et ce, contrairement à toute équité, à toute logique, et même à la lettre de la loi, alors que rien absolument ne milite en faveur du

1. FAMIN. *Les inscrits maritimes et la Loi sur le service de 2 ans*. Dujarric. Paris, 1905.

maintien de la situation exceptionnelle qui leur est faite (1). »

Il constatait que, tandis que la durée du service des jeunes soldats se trouvait réduite, entraînant ainsi une diminution des charges militaires pour la majorité de la nation, les inscrits maritimes, au contraire, voyaient les leurs augmenter sans cesse, et la durée du temps de présence effective sous les drapeaux allait toujours en croissant par suite de l'augmentation de l'armement et surtout par suite de l'incorporation dans les équipages de la flotte d'une partie du contingent terrestre. Il voyait même là un danger pour notre marine, et montrait, en s'appuyant sur le tableau F publié par M. Charles Bos, rapporteur du budget de la marine en 1905, que le chiffre des engagements pour les spécialités était inférieur au nombre des demandes. C'est ce qu'on a appelé : « la crise des effectifs. »

Bien évidemment les effectifs sont fonction du matériel et la création des nouvelles défenses mobiles, des postes de sous-marins a nécessairement entraîné une augmentation des effectifs.

Le *Moniteur de la Flotte* du 5 août 1905 publiait le tableau suivant qui montre clairement cette augmentation incessante.

1904	47.602	hommes
1905	49.674	—
1906	52.163	—

1. FAMIN, *op. cit.*, p. 1.

Aussi M. Famin réclamait-il pour les inscrits l'extension de la loi de deux ans et voulait prendre dans le contingent de l'armée de terre les ouvriers spéciaux qui manquent actuellement.

Il est certain qu'on trouverait là des hommes qui, à bord de la flotte, serviraient l'État bien plus utilement que comme simples soldats puisqu'ils auraient dès leur arrivée au corps une aptitude à exercer ces spécialités qui sont en somme à peu de choses près, les professions qu'ils exercent dans la vie civile (électriciens, chaudronniers, mécaniciens).

De plus il y aurait là un grand avantage pour eux puisque dans la durée de leur service ils ne perdraient pas l'habileté professionnelle mais, il y aurait avantage aussi pour la marine qui verrait son matériel entre des mains aptes à s'en servir sans le détériorer.

Souvent on est en effet obligé d'affecter au service de la chauffe, des inscrits maritimes fort peu au courant du métier de chauffeur, l'ignorant même souvent complètement et cela au détriment du matériel.

On trouve un exemple de cette manière de faire en Angleterre qui s'adresse au seul recrutement volontaire pour se procurer les 115.000 hommes, d'effectif permanent dont elle a besoin pour ses équipages.

D'ailleurs ce n'est pas à l'inscription maritime qu'il est possible de demander de combler ce déficit.

C'est ce que disait M. Charles Bos dans son rapport sur le budget de la marine en 1905 :

« L'inscription maritime ne peut fournir rien de plus, elle donne tout ce qu'elle peut donner, et ce n'est pas au moment même où l'on va réduire la durée du service militaire pour tous les français, qu'il est possible de songer à prolonger la durée de présence effective de cette catégorie de citoyens. »

Faudrait-il songer à modifier la loi de 1896 pour la mettre en harmonie avec celle du 21 mars 1905 et réduire la durée de service des inscrits ?

Mais ici on se trouve en présence du même fait quand on place le marin en face du soldat de l'armée de terre que lorsqu'on l'oppose à l'ouvrier d'industrie.

Le service de la marine est basé sur des règles toutes différentes du service de l'armée ; il l'a toujours été parce que les conditions dans lesquelles on se trouve placé ne sont pas du tout les mêmes dans l'armée de terre et dans l'armée de mer.

Sur terre le but poursuivi de former des recrues qui, après un certain temps sous les drapeaux, temps suffisant pour assurer leur instruction, sont renvoyées dans leurs foyers.

Le jour de la déclaration de guerre, ces recrues passées dans la réserve pourront fournir d'excellentes troupes avec des cadres de l'armée active (et l'armée de terre a besoin de réserves bien plus considérables que l'armée de mer).

Il n'en est pas de même à la mer ; la flotte de guerre a naturellement aussi besoin de très bonnes réserves,

mais ce qu'il lui faut surtout ce sont des hommes parfaitement instruits et sur lesquels on puisse compter. A bord, chaque homme a sa valeur personnelle, chacun a son rôle à remplir et l'erreur d'un seul pourrait entraîner la perte de tous.

On ne cherche pas à obtenir un effort en masse, mais il faut que chaque homme d'un équipage soit à même de savoir manœuvrer un mécanisme déterminé.

Les progrès de la marine de guerre qui ont eu pour conséquences de multiplier à bord les engins mécaniques ont nécessité un nombre chaque jour plus grand de spécialistes.

Or un spécialiste ne se forme pas du jour au lendemain ; il faut d'abord lui donner une instruction générale sans laquelle aucun marin ne peut être utile, puis lui faire faire un séjour plus ou moins long dans une école de spécialité. Et cet apprentissage dure pour certaines spécialités jusqu'à dix-huit mois ; si l'on compte le temps perdu par les armements, et les désarmements, on s'aperçoit que sur une durée de deux ans, un marin ne serait à même de rendre des services réels que pendant trois mois.

Si donc l'on étendait la loi de deux ans un recrutement de l'armée de mer on arriverait rapidement à la mort de notre marine de guerre.

Le cas est le même si l'on prend un engagé, un volontaire terrien, où un inscrit maritime ; ce dernier malgré l'habitude qu'il a de la mer est au moment où il

entre dans les équipages de la flotte à peu près sur le même pied que son camarade de l'armée de terre.

Les conditions de la navigation ne sont plus du tout les mêmes sur un bâtiment de commerce et sur un bâtiment de l'État ; avec les progrès réalisés tant par les engins propulseurs que par l'armement ; une connaissance professionnelle est en effet de nos jours beaucoup plus utile que l'habitude de la mer elle-même ; les matelots de pont n'ont plus maintenant qu'un rôle très secondaire. Cependant à connaissances égales, entre un terrien spécialiste et un inscrit de la même spécialité, ce dernier aura toujours un avantage incontestable, car il a pour lui en plus : la connaissance et l'habitude des choses de la mer.

Vouloir par esprit d'égalité astreindre à la même loi de recrutement les armées de terre et les armées de mer, c'est méconnaître absolument les choses de la mer.

Cependant, M. Ch. Bos n'a pas hésité dans son rapport à dire, se ralliant indirectement au projet adopté par la Chambre le 25 mars 1902, « que la réduction du temps (1) de service pour les inscrits est nécessaire, car il est clair que si l'on n'abaissait pas à trente-six mois la durée de leur service, après l'adoption du service de deux ans en avneur des hommes de l'armée de terre, on risquerait de laisser se créer à la faveur d'une inégalité choquante de traitement, un mouvement d'opinion qui aurait

1. *Rapport*, Ch. Bos, page 154.

pour conséquence un abaissement encore plus marqué (et ainsi plus préjudiciable à la marine), du temps de service accompli par cette catégorie de citoyens. »

Cette prévision n'a heureusement pas trouvé d'écho chez les intéressés, et les inscrits, d'eux-mêmes, se sont tout à fait opposés à l'extension de la loi de deux ans à leur égard.

Dans un congrès, tenu à Marseille, en août 1905, les inscrits ont adopté un ordre du jour « demandant énergiquement *le rejet de toute application de la loi de deux ans aux inscrits maritimes*, projet qui vise à la destruction de l'inscription maritime et qui se sanctionnerait par la perte de tous leurs droits, principalement de ceux qu'ils ont sur la caisse des inscrits. »

Ce vœu souleva des protestations dans la presse. M. Albert Dechaille écrivait dans la *Revue de la Marine Marchande* du 31 août 1905 : « Il est enfantin de prétendre que la destruction de l'inscription maritime, si tant est que l'application à l'inscrit d'un service d'une durée de deux ans doit avoir cette sanction, puisse anéantir les droits que les marins possèdent sur la caisse des inscrits, autrement dit sur la caisse des invalides. »

Écartant ce côté de la question, il affirmait que le service de deux ans rendrait si difficile le recrutement de la flotte que la transformation du système actuel devait s'imposer à bref délai et il attaquait la base même de l'inscription maritime en montrant les charges qu'elle faisait peser sur le budget.

« Elle coûte, disait-il, autant (1) pour assurer le recrutement de 3.800 hommes en temps de paix et 28.000 en temps de guerre que pour assurer la présence sous les drapeaux de plus d'un million d'hommes en temps de guerre, et d'assurer en temps de paix la présence effective de 250.000 hommes. »

Il y a dans ces critiques une part de vérité, il est certain que l'inscription maritime est une lourde charge pour le budget, surtout en ce qui concerne les colonies auxquelles l'inscription maritime est applicable (sauf les restrictions indiquées au premier chapitre) et pour lesquelles on obtient un résultat qui ressort clairement de ce tableau.

Martinique

Inscrits maritimes	6.037
Inactifs ou absents sans nouvelle.	2.332
Navigant au commerce	3.664
Présents au service de l'État . . .	41

Guadeloupe

Inscrits maritimes	2.629
Inactifs ou absents sans nouvelle.	1.295
Navigant au commerce	1.325
Présents au service de l'État. . . .	9

1. *Revue de la Marine Marchande*, 13 août 1905.

La Réunion

Inscrits maritimes	680
Inactifs ou absents sans nouvelle.	343
Navigant au commerce	330
Présents au service de l'État . .	7

Guyane

Inscrits maritimes	135
Inactifs ou absents sans nouvelle.	90
Navigant au commerce	36
Présents au service de l'État . .	9

Saint-Pierre et Miquelon

Inscrits maritimes	309
Inactifs ou absents sans nouvelle.	38
Navigant au commerce	281
Présents au service de l'État . .	0

Ce qui donne un résultat de 10.000 inscrits sur lesquels 66 sont au service de l'État. On peut remarquer avec étonnement que sur ce nombre les $\frac{2}{5}$ sont portés comme inactifs ou absents sans nouvelle, mais ceci est un cas particulier aux colonies et il n'en faut pas

déduire, que de tels errements se retrouvent dans tous les quartiers. Ce serait vouloir passer du particulier au général, et il y a là un peu de parti pris de vouloir, dans cet exemple défavorable au système, en conclure la suppression du régime (ces chiffres ont paru dans le journal *le Yacht*, 1903).

Au congrès du commerce, M. Camille Vallaux s'efforçait lui aussi de réclamer la suppression de l'inscription maritime, comme ne donnant pas de bons résultats en se basant sur ce qu'on trouvait dans l'institution au point de vue de la marine de guerre « un déficit chronique ». Il y a chaque année 5.000 inscrits incorporés, sur ce nombre 1 200 sont dispensés à titre de soutiens de famille et ne font qu'une année de service, il en reste donc 3.800 dont la moitié refusent de rengager.

Il faut aussi reconnaître que, d'autre part, on constate une diminution du nombre des inscrits et au contraire une augmentation du nombre des engagés. En 1901 on comptait 33.000 inscrits et 16.934 engagés, tandis qu'en novembre 1904 les premiers figuraient au nombre de 28.708 et les seconds au nombre de 21.551.

Quoi qu'il en soit ce vœu des inscrits avait tout lieu d'étonner ; on avait généralement escompté au contraire de leur part de nouvelles revendications en voyant le service dans l'armée de terre réduit à deux ans.

Aussi dans la presse ont-ils été blâmés, en général.

Dans la *Revue de la marine marchande* M. Dechaille va même jusqu'à écrire à propos de ce vœu que : « Ceux

des inscrits maritimes qui semblent croire encore indispensable à leurs intérêts l'existence de ce vieux système, se rendent compte que le vœu qu'ils viennent d'émettre aura tout juste rempli le rôle du pavé de l'ours. Ils n'auront fait qu'accuser cruellement l'inutilité de ce régime déjà chancelant et que hâter sa chute irrémédiable. »

Toutes ces discussions avaient lieu avant le vote de la loi et le législateur a tranché la question.

Il a décidé dans les articles 3 et 101 de la loi du 21 mars 1905 que les engagements de l'armée de mer seraient réglés par des lois spéciales à cette année. EN L'ESPÈCE ils sont encore régis maintenant par l'article 43 de la loi du 15 juillet 1889.

Il faut reconnaître avec impartialité que maintenir la loi sur l'inscription maritime n'est peut-être plus en rapport avec nos besoins militaires, mais on ne peut s'empêcher de reconnaître qu'elle a tout au moins rendu de grands services.

C'est une institution ancienne qui reposait sur cette idée qu'il devait y avoir nécessairement un lien entre la marine de guerre et la marine de commerce, idée qui n'est peut-être plus exacte de nos jours, mais qui l'était au moment de l'institution du régime. A cette époque la différence entre la navigation sur les navires de commerce et la navigation sur les navires de guerre était loin d'être ce qu'elle est aujourd'hui.

La marine marchande en servant de réserve à la ma-

rine de guerre lui a rendu pendant longtemps d'incalculables services en lui fournissant des hommes entraînés ayant des aptitudes professionnelles que n'auraient pu avoir ceux de l'intérieur, aptitudes qui pendant longtemps constituaient la qualité primordiale nécessaire aux hommes composant les effectifs de la flotte.

C'est cette idée qu'exprimait M. M. de Chasseloup-Laubat lorsqu'il disait : « Je cherche dans l'histoire et je ne trouve aucun peuple puissant par sa marine militaire qui ait pris son personnel maritime ailleurs que dans les ressources de la marine marchande. »

Les conditions ont changé, ce lien entre les deux marines longtemps cru nécessaire, n'a peut-être plus une utilité *incontestable* aujourd'hui et le régime de l'inscription maritime sera peut-être amené à disparaître ; mais on ne peut qu'approuver le législateur qui a su résister aux sollicitations pressantes dont il était l'objet et qui a maintenu la limite minima de trois ans pour les engagements volontaires de l'armée de mer et a énergiquement refusé d'accorder le bénéfice de la loi de deux ans à l'inscrit maritime.

Nous sommes entièrement de l'avis de M. Caugardel quand il dit (1) que l'adoption du service de deux ans pour les inscrits aurait pour effet de détruire l'équilibre du régime, puisque les marins n'ayant pas à subir de plus lourdes obligations que les autres Français se

1. *Revue maritime*, avril 1906, p. 76.

verraient contester des avantages qu'ils sont seuls à posséder. Il y aurait atteint non seulement aux intérêts respectables de cette catégorie de citoyens, mais il y aurait plus encore car cette mesure pourrait mettre en péril notre défense nationale.

Quoi qu'on veuille dire, au point de vue des équipages de la flotte, les inscrits en forment le fond indispensable. C'est sur eux que la marine peut compter, et c'est parmi eux que les commandants trouvent dans leurs équipages les hommes les plus dévoués et les plus pratiquement utilisables au combat. Aussi est-il bon de ne pas s'engager à la légère dans une voie aussi grosse de conséquences puisqu'elles touchent à notre défense nationale.

En ces matières peut-être est-il préférable de s'en tenir au vieux proverbe : « un bon tiens vaut mieux que deux tu l'auras. »

Il faut toujours songer qu'il n'en est pas d'une question de cette importance, comme d'une simple question administrative, qui n'intéresse que l'intérieur, ici il ne faut pas oublier qu'il y a d'autres peuples autour de nous.

Ce n'est pas une question de politique ; c'est une question qui touche à l'existence même de notre pays !

CHAPITRE IV

L'INSCRIT ET LA QUESTION DES RETRAITES OUVRIÈRES

Nous avons vu que dans les avantages accordés comme compensations aux charges qu'il supporte, l'inscrit maritime avait droit à une pension demi-solde qui constitue bien pour lui une véritable retraite. La Caisse des invalides de la marine est de création ancienne, Louis XIV, en 1676, décida que les gens de mer estropiés au service du roi, seraient soulagés, nourris, entretenus pendant leur vie, dans les hôpitaux de Toulon.

Ces hôpitaux ne furent pas bâtis. En 1720, on créa la Caisse des invalides de la marine, qui subsiste depuis cette époque.

C'est un établissement qui comprend plusieurs services distincts : caisse des gens de mer ; caisse des prises ; caisse des invalides proprement dite. La Caisse des invalides de la marine sert à payer les pensions de demi-solde et à donner certaines gratifications, secours aux marins, à leurs veuves, etc.

Cet établissement est régi par les lois du 13 mai 1791, 11 avril 1881, et 8 août 1885.

Elle a comme recettes :

1° Les intérêts d'un capital de 110 millions lui appartenant en propre ;

2° Une retenue de 30 0 sur les salaires des marins du commerce ;

3° La solde des déserteurs ;

4° Les montants des loyers non réclamés pendant deux ans à la caisse ;

5° Les dépôts effectués à cette même caisse non réclamés pendant trente ans ;

6° Une partie des prises faite par les bâtiments de l'État ;

7° Les produits des amendes et de certaines confiscations ;

8° Le produit d'une retenue de 30/0 effectuée sur les primes de la marine marchande ;

9° Une subvention annuelle du ministère de la marine (En 1904 : 11. E. 34.543 francs).

Cette dernière ressource est de beaucoup la plus importante, c'est ce qui donne à la demi-solde le caractère de *pension propre à l'inscription*.

Le droit à la demi-solde est subordonné aux conditions suivantes :

1° Être porté sur les registres de l'inscription maritime ; c'est à dire qu'elle est exclusivement réservée aux inscrits maritimes ;

2° Avoir atteint l'âge de 50 ans (sauf le cas d'invalidité) ;

3° Compter vingt-cinq ans de service.

Pour obtenir la liquidation de ces pensions, l'inscrit qui se trouve dans les conditions voulues fait une demande à l'administrateur de l'inscription maritime qui fait une enquête, et la transmet au ministère de la marine, qui après vérification des titres, accepte ou rejette la demande.

Les veuves sans enfants ont droit dans certains cas à ces pensions ; elles doivent avoir plus de 40 ans.

Les orphelins ont droit, eux aussi, dans certains cas à une pension, ils doivent avoir moins de 21 ans.

Le taux de la pension, d'après le tarif annexé à la loi du 11 avril 1881, varie de 17 à 32 francs, par mois, pour les matelots, avec un supplément de 6 à 10 francs pour les inscrits comptant cinquante ans de service à l'État et de 2 à 3 francs par mois par chaque enfant légitime de moins de 10 ans.

Les pensions accordées aux veuves, aux orphelins, sont égales à la moitié des pensions de demi-solde du mari ou du père.

La Caisse des invalides de la marine sert aussi des secours dans certains cas. Les allocations accordées par le ministre ayant le caractère personnel restent insaisissables.

Nous n'insistons pas davantage sur l'organisation de la Caisse des invalides, la demi-solde étant, en somme, plutôt une pension militaire, qu'une retraite ouvrière.

Jusqu'à présent, tout est bien, l'inscrit jouit d'un

régime spécial, cette pension est une des faveurs dont il a le privilège. Mais le jour où la loi sur les retraites ouvrières sera votée quelle sera sa situation ?

A ce moment tous les ouvriers d'industrie auront droit à une retraite et ne seront pas soumis aux mêmes obligations que l'inscrit ; aussi doit-on se demander si alors il sera possible de conserver telle qu'elle l'inscription maritime.

La profession de marin est une des professions les plus pénibles, elle oblige à supporter de nombreuses fatigues, elle fait courir à ceux qui l'on embrassée des risques nombreux ; de plus, c'est un métier peu rémunérateur qui oblige à de longs déplacements ; sans contredit c'est une profession infiniment plus pénible à exercer que la plupart des professions industrielles. C'est pour compenser ces désavantages que le législateur a donné à l'inscrit les faveurs dont il jouit.

Le jour où tous les ouvriers, quels qu'ils soient, auront droit à une retraite, cet état de choses n'aura pas changé, c'est-à-dire que les risques et les fatigues occasionnées par leurs professions seront restés les mêmes.

Ils auront seulement en plus le droit à la retraite. Pour l'inscrit, il continuera à supporter les mêmes fatigues, à courir les mêmes dangers auxquels il est exposé maintenant, il continuera aussi à toucher la pension dont il jouit dès à présent et qu'il constitue lui-même en partie, c'est-à-dire que sa situation sera bien inférieure à celle de l'ouvrier d'industrie, puisque pour avoir les

mêmes avantages, il sera astreint à des charges plus lourdes.

Comme le régime de l'inscription n'est pas un régime obligatoire mais que beaucoup l'adoptent à cause des avantages qu'il procure, on est en droit de se demander si les contingents fournis par l'inscription maritime ne diminueront pas considérablement, et il est à prévoir que peu de gens pousseront l'amour du métier jusqu'à s'imposer des obligations qui les mettront dans une situation défavorable par rapport à leurs camarades terriens.

Et ceci d'autant plus que c'est cette pension qui constitue pour eux actuellement l'avantage auquel ils tiennent le plus.

C'est la raison pour laquelle dans leurs congrès (1) ils réclament le maintien de l'inscription maritime (voir le XX^e congrès maritime de Martigues où ils ont combattu le projet d'extension de la loi de deux ans à l'armée de mer pour conserver leurs droits sur la Caisse des invalides de la marine).

« N'oublions pas que la Caisse des invalides est alimen-

1. Rapport du XX^e congrès maritime de Martigues.

Syndicat des maîtres au cabotage de la Méditerranée :

Prenons l'inscription maritime dans ce qu'elle a de plus désagréable : le maintien absolu de la discipline et le rappel aux règlements. Personne mieux que le navigateur n'est à même de comprendre et de reconnaître qu'il faut à la navigation des règlements formels et sévères qui imposent à chacun du plus grand au plus petit, l'accomplissement intégral de son devoir.

tée par des prélèvements faits sur nos maigres salaires et que la pension dite demi-solde ne saurait en aucun cas nous empêcher de bénéficier des réformes intéressant le sort des travailleurs en général ; si ces réformes sont mises à la charge, non pas des individus, mais de l'État ou des patrons.

Il est établi que la Caisse des invalides ne doit rien à l'État, qu'au contraire l'État est son débiteur. »

Ils comprennent très bien que le régime auquel ils sont astreints, s'il leur impose des charges considérables, leur procure cet avantage que n'ont pas encore les ouvriers d'industrie, c'est-à-dire le *droit à une retraite* à un âge donné.

Cette question n'a pas encore été envisagée ; mais, tout porte à prévoir que le jour où la retraite ouvrière sera un fait acquis, la manière de voir de l'inscrit se modifiera du tout au tout, qu'il cessera brusquement de réclamer le maintien de l'inscription maritime et qu'il s'efforcera d'obtenir sa suppression.

Etant donné la puissance qu'on a laissé prendre à leurs syndicats, on peut présumer de l'ardeur qu'ils apporteront à leurs revendications.

CHAPITRE V

LA MUTUALITÉ CHEZ LES INSCRITS MARITIMES

Le xx^e siècle est appelé à voir se développer de plus en plus les institutions de prévoyance sociale. Parmi celles-ci, la mutualité est celle qui a déjà acquis le plus grand développement. Par son principe d'union, par la force qu'elle puise aux racines mêmes de la société, elle lui permet de préparer un avenir exempt d'inquiétudes pour ceux qui n'avaient eu jusqu'à présent d'autres soucis que de vivre au jour le jour.

Cependant la corporation des gens de mer, avec son insouciance habituelle, avait été jusqu'ici une de celles demeurées les plus réfractaires à l'idée mutualiste.

Depuis quelque temps, la mutualité a fait chez les inscrits de grands progrès ; mais, la prévoyance rencontre des difficultés plus grandes dans les populations maritimes que chez les populations ouvrières.

L'insouciance constitue le fond du caractère du marin qui, habitué dès son jeune âge à lutter contre les éléments et à accomplir tous les jours les actes les plus dangereux, est généralement doué d'un caractère fata

liste qui l'empêche de s'occuper du lendemain. Il se désintéresse surtout de toutes les associations et M. Testard, Commissaire de l'inscription maritime, Président de la société de secours mutuels de Carentan, constatait qu'il n'était fait par sa société ni recettes ni dépenses et que si l'état de la caisse se maintenait à niveau, ce n'était que grâce à des dons volontaires.

L'Amiral de Marquessac, Préfet Maritime (1) du troisième arrondissement constatait la difficulté qu'il y avait à créer des sociétés de secours mutuels pour les marins, et il disait dans une dépêche du 6 octobre 1891 : « les difficultés de ces créations de sociétés mutuelles ont pour cause les habitudes de la population maritime, le caractère des gens de mer et la modicité des gains ; mais l'obstacle le plus sérieux provient de ce que l'esprit d'association fait généralement défaut aux pêcheurs et qu'ils manquent de direction à ce point de vue. »

Il y a donc trois causes qui expliquent le peu de développement de la mutualité maritime : la modicité des salaires, l'indifférence mutualiste, et surtout ce fait : les secours trop abondants donnés par l'État sans passer par l'intermédiaire des sociétés existantes.

D'ailleurs, il y avait un certain nombre de sociétés créées depuis longtemps, et dont le fonctionnement

1. *La Mutualité chez les inscrits maritimes.*

Max Parker, Paris, 1905.

donnait à peu près toute satisfaction ; les principales étaient :

La société Saint-Anthelme, de Martigues (1845) ;

La société Notre-Dame de Bon Secours, Dieppe et annexe du Tréport (1854) ;

La société des marins de Honfleur (1861) ;

La société humaine de la baie de la Somme (1864) ;

La société mutuelle des capitaines au long cours du Havre (1868) :

La caisse des secours des marins de Fécamp (1873) ;

Et l'on peut remarquer que d'après les dates de leur création que toutes sont antérieures à la loi du 1^{er} avril 1898, sur les sociétés de secours mutuels.

Lorsque fut promulguée la loi créant la Caisse de Prévoyance en faveur des marins français, caisse à laquelle l'adhésion est obligatoire, beaucoup de sociétés dues à l'initiative privée disparurent devant la nouvelle institution.

Cependant on compte encore à l'heure actuelle cent vingt sociétés comprenant 30.000 mutualistes.

Les mutuelles de secours aux marins les plus nombreuses sont celles qui répondent au besoin les plus pressants, et il faut remarquer que celles qui existent sont constituées par des *inscrits* et qu'on en trouve pour ainsi dire aucune organisée par les matelots naviguant au long cours ou au cabotage.

En effet l'armateur étant tenu en cas d'accident ou de maladies contractées au service de donner aux ma-

rins les secours nécessités par son état, ceux qui passent la plus grande partie de leur vie à bord se préoccupent pas de ce qui peut leur arriver à terre.

Cependant les grandes compagnies de navigation en particulier la Compagnie des Messageries maritimes et la Compagnie Transatlantique ont créé des caisses de secours pour leur personnel ; ces caisses sont alimentées par des *retenues sur les salaires* et par des dons.

Les principales sociétés de secours mutuels sont aujourd'hui au nombre de dix-sept.

Le tableau suivant dressé d'après l'ouvrage de M. Marc Parker, en montre nettement les principales caractéristiques.

TITRE	DATE de fondation	NOMBRE d'adhérents	Capital social au 31 décembre 1904
Caisse de secours des pêcheurs au poisson frais et des cano- tiers lamaneurs, à Dunker- que.....	1896	136	7.525 fr. »
Société de secours mutuels en- tre marins pratiquant la pe- tite pêche et le bornage, à Tréguier.....	1895	78	7.615 fr. 88
Caisse de secours en faveur des marins inscrits et domi- ciliés dans les quartiers de Cherbourg et de la Hougue, à Cherbourg.....	1887	»	37.200 fr. 52
Société de secours entre ma- rins du quartier d'Arles...	1896	142	2.905 fr. »

TITRE	DATE de fondation	NOMBRE d'adhérents	Capital social au 31 décembre 1904
Association mutuelle de pré- voyance du quartier mari- time de Caen.....	1895	194	34.674 fr. 90
Société de secours mutuels des marins et ouvriers mari- times de Port-en-Bassin...	1892	93	3.764 fr. 60
Société de secours mutuels entre marins pêcheurs et ouvriers maritimes du syn- dicat de Ouistreham (Calva- dos).....	1894	40	»
Société humaine de la baie de la Somme, à Saint-Valéry- sur-Somme.....	1864 Statuts modifiés en 1900	460	Fonds de réserve de 20.148 fr. » Fonds de retraite : 21.205 fr. 40
Société de secours mutuels syndicale des marins pê- cheurs des Sables-d'Olonne.	1897	»	»
Caisse de secours des marins de Saint-Valéry-en-Caux, à Saint-Valéry-en-Caux.....	1876	207	49.274 fr. 88
Caisse de secours des marins de Fécamp, à Fécamp....	1873	3.391	122.314 fr. 22
Société de secours mutuels et de retraite des marins et ou- vriers maritimes de Trou- ville, Deauville, dite de N.- D. des Victoires, à Trouville.	1876	251 dont 123 f ^{mes} et 33 enf.	78.951 fr. 84 1 ^{er} janvier 1905

TITRE	DATE de fondation	NOMBRE d'adhérents	Capital social au 31 décembre 1904
Société de secours mutuels et de retraites des marins de Honfleur et de Berville-sur- Mer, à Honfleur.....	1861	261 dont 84 fem. et 80 enf.	89.407 fr. 53 Tout compris, fonds de retraites à la caisse des dépôts.
La Mutuelle de Saint-Gilles- Croix-de-Vie.....	1897	84	11.942 fr. 75
Société de secours mutuels des marins de Concarneau, à Concarneau.....	1864	185	3.219 fr. 13
La prévoyance maritime de Cannes, à Cannes.....	»	89 h. et 39 f.	3.792 fr. 10 (Réserve) 1 ^{er} janvier 1905
Prud'homie des patrons pê- cheurs de la Ciotat.....	1859	65	1.800 fr. » Rentes sur l'État.

A côté de ces sociétés, il existe une organisation comprenant un certain nombre de caisses régionales créées d'après un type unique et que l'on appelle le sou du marin. Cette société a pour but de venir en aide aux membres victimes d'accident, de secourir les veuves et les orphelins, de venir en aide aux sociétaires que l'âge trop avancé empêche de travailler, et enfin de distribuer des secours en cas de chômage.

Les ressources sont fournies par des membres fondateurs qui versent une somme de 25 francs ; par les cotisations des membres honoraires qui versent annuel-

lement 2 fr.60 ou un don unique de 10 francs; enfin par les cotisations des membres participants, cotisations dont le montant est de 2 francs et qui est payable à raison de 0 fr. 05 par semaine.

Quelquefois malgré les modicités de ces ressources, les allocations distribuées sont encore très appréciables :

Les victimes d'accidents professionnels les mettant dans l'impossibilité de travailler temporairement reçoivent 7 francs par semaine pour les célibataires, 10 francs pour l'homme marié sans enfants, pour une durée de six semaines au plus. Pour les enfants, il est accordé 1 fr. 50 par semaine pour chaque enfant âgé de moins de 12 ans.

Si l'incapacité de travail est définie les sommes versées aux participants sont respectivement de 100 francs pour le célibataire, de 150 francs pour l'individu marié, et 20 francs en plus par enfant au-dessous de 12 ans ; ces sommes ne sont payées qu'une fois pour toutes.

Les veuves reçoivent, si elles ne sont pas pensionnées, une somme de 100 francs, plus 20 francs par chaque enfant de moins de 12 ans. Ces allocations sont réduites de 50 0/0 si elles jouissent d'une pension.

Les orphelins reçoivent une indemnité de 50 francs ou de 25 francs, selon qu'ils jouissent ou non d'une pension.

Malheureusement le budget de ces sociétés est forcément restreint ; il y a là un germe pour la création des sociétés de secours mutuels dont le besoin se fait

très vivement sentir par les populations maritimes. C'est, en effet, au moment où il débarque de son bateau, pendant la période où il se trouve à terre dans son foyer que le marin se trouve le moins protégé et c'est cette lacune que viendrait combler efficacement des institutions mutuelles plus développées.

A côté de ces mutuelles qui ont pour but d'accorder une petite pension ou des secours en cas d'accidents ou de maladie, il en existe un certain nombre d'autres qui ont en vue la protection mutuelle du matériel.

Il existe en effet un certain nombre assez considérable de petits patrons de barques qui trouvent dans la mutualité un moyen de protection contre la perte éventuelle de leur matériel qui constitue pour eux leur gagne-pain.

Parmi celles-ci les principales sont :

L'assurance mutuelle des filets du Portel (94) (1).

L'association syndicale des patrons de pêche et armateurs de Cap-Breton (97).

Association de Prévoyance entre les patrons pêcheurs du quartier du Croisie (92).

Société d'assurances mutuelles entre pilotes et marins pêcheurs du quartier de Rochefort (97).

Association de prévoyance des marins du quartier Gravelines pratiquant la petite pêche, le pilotage et le bornage (98).

1. Les chiffres entre parenthèses indiquent la date de création.

Société de secours mutuels entre marins du quartier de Tréguier (95).

Association de prévoyance mutuelle des patrons pêcheurs de Concarneau (84).

Société mutuelle d'assurances maritimes entre pilotes et pêcheurs du quartier de Royan (83).

Société d'assurances mutuelles des pêcheurs du quartier de Cherbourg (98).

Société de prévoyance mutuelle des patrons pêcheurs du quartier de Quimper (84).

Association des patrons pêcheurs de la Ciotat (94).

Société de prévoyance des patrons pêcheurs du Bono (97).

Association mutuelle de prévoyance entre les patrons pêcheurs et pêcheurs du quartier de Lannion (84).

La Solidarité de Morlaix (96).

La Solidarité Maritime (91).

Société d'assurance mutuelle des propriétés de bateaux et d'engins de pêche du quartier de Trouville (94).

Association mutuelle pour le matériel de pêche de la Prud'homie de Saint-Tropez (98).

Société d'assurance mutuelle entre inscrits maritimes du quartier de Dunkerque (95).

La Prévoyance des Sables d'Olonne (98).

L'Etat a apporté son concours à la constitution des sociétés maritimes.

Le ministère sur son budget personnel alloue des subventions aux sociétés de secours mutuels ; la proposi-

tion des subventions doit être faite par la Chambre de Commerce et l'autorité maritime locale doit conserver un droit de surveillance sur les opérations effectuées par les sociétés.

De plus, le montant de la subvention doit être versé en entier au fond de réserve.

Si la société est dissoute le montant des subventions accordées, doit être intégralement reversé à la Caisse des Invalides de la Marine.

A côté de ces sociétés, il y a des sociétés d'assurance à capital qui, jusqu'à présent, n'ont pas eu de grands succès dans le monde maritime.

Enfin la principale des institutions de prévoyance est la caisse fondée par la loi du 21 avril 1898 (modifiée par la loi du 29 décembre 1905), qui, malgré son caractère obligatoire conserve néanmoins un caractère de mutualité, nous avons étudié précédemment cette caisse, nous n'y reviendrons plus à cet endroit.

Une enquête a été faite pour savoir quelle était la préférence des inscrits soit pour la mutualité obligatoire, soit pour une fédération des sociétés maritimes de secours mutuels. D'une façon générale la majorité s'est prononcée en faveur de la seconde solution arguant que l'inscrit était déjà tenu à deux cotisations obligatoires pour la Caisse de Prévoyance et pour celle des Invalides et que son salaire était trop minime pour supporter encore l'obligation d'une troisième retenue.

Diverses propositions ont été faites au sujet de la mutualité maritime en 96, M. Patin préconisait l'assurance obligatoire pour les marins avec l'obligation pour les *patrons seuls* d'alimenter la caisse.

M. Brainde-Brindejont, Vice-président de la Société de Secours Mutuels d'Étretat se déclare lui partisan de sociétés locales et surtout de sociétés pour l'assurance des engins de pêche en établissant des cotisations qu'il fixait arbitrairement à 10 francs, pour les grands bateaux, et 4 francs pour les petits.

On se trouve en présence de deux solutions : ou bien favoriser la mutualité libre ou créer au contraire la mutualité obligatoire. Ces solutions entraîneront soit un article additionnel à la loi du 1^{er} avril 1898 sur les sociétés de secours mutuels ou au contraire l'abrogation de la loi du 29 décembre 1905 sur la Caisse de Prévoyance.

Il y aurait en tous cas un avantage sérieux à assurer la famille entière du marin qui est sans cesse exposée et on ne saurait trop souhaiter de voir se développer rapidement, et pour le plus grand bien de tous, l'institution si intéressante de la mutualité maritime.

La réforme récemment apportée par le législateur à la Caisse de Prévoyance, rend maintenant moins urgent le développement de la mutualité chez les marins.

Il y a, à notre sens, avantage à conserver à la mutualité son caractère volontaire, au lieu de la rendre obligatoire et à laisser ce domaine à l'initiative privée qui

a plus de souplesse, et peut adopter *plus facilement l'idée de mutualité*, selon les cas et les circonstances diverses qui sont forcément infiniment variées.

Sans doute il y a moins de facilités, les budgets sont restreints, mais bien administrés, ils peuvent être suffisants pour assurer aux marins la protection de leurs intérêts dans les rares cas où elle ne lui est pas accordée par la Caisse de prévoyance ou les dispositions du Code de commerce.

CHAPITRE VI

L'INSCRIPTION MARITIME ET LA MARINE MARCHANDE.

Les critiques dirigées contre l'inscription maritime.

Depuis quelques années surtout, le régime de l'inscription maritime que nous venons d'étudier dans ses grandes lignes a été l'objet de critiques nombreuses.

Ceux qui se sont livrés aux attaques les plus ardentes sont naturellement ceux qui prétendent avoir le plus à en souffrir, c'est-à-dire les armateurs. Mais ceux qui sont astreints à ce régime ont eux aussi bien souvent émis des observations contre le système en vigueur, et les revendications qu'ils ont proclamées dans les vœux de leurs congrès ont été aussi multiples que violentes.

Si l'on veut se placer à un point de vue plus élevé, il faut d'abord se demander quel rôle joue l'inscription maritime vis-à-vis de notre marine marchande et chercher à se rendre compte de l'influence, bonne ou mau-

vaise, que peut avoir ce régime sur notre commerce extérieur.

Il n'est pas douteux que les restrictions qui sont apportées par la loi de 1793, connue sous le nom d'Acte de navigation, encore en vigueur et dont les dispositions ont été reproduites dans toutes les lois sur la marine marchande relatives à la composition des équipages des navires français, ne soient pour l'armateur une gêne considérable puisqu'elles l'empêchent de constituer ses équipages à son gré, sinon intégralement, du moins dans la mesure des trois quarts et le mettent par cela même, comme nous l'avons vu à propos du droit de coalition, dans une situation défavorable par rapport aux autres patrons d'industrie.

Mais, avant d'examiner en détail quelles peuvent être les causes de l'influence du régime de l'inscription sur notre marine marchande, il nous paraît utile de voir quelle est la situation actuelle de cette dernière.

Il n'est malheureusement pas douteux que, depuis un certain nombre d'années, notre marine marchande va en décroissant. On est en droit de se demander si les causes de cette crise sont imputables seulement au régime de l'inscription maritime.

En étudiant la question, on se rend compte que cette institution est en effet une des causes de dégénérescence de nos industries de transports maritimes mais nous dirons tout à l'heure qu'il y a bien d'autres raisons à l'état des choses actuels.

D'abord le prix de la construction est en France beaucoup plus élevé qu'à l'étranger, malgré le système de prime que le législateur a accordé pour compenser cette élévation du prix de revient du bâtiment ; il y a là une première raison qui s'oppose au développement de la navigation commerciale.

Mais il y en a une seconde beaucoup plus importante et dont se plaignent tous nos armateurs : c'est le manque de fret. Ceci tient à ce que les produits exportés par la France sont en général peu encombrants et que le fret lourd fait presque entièrement défaut à notre marine nationale.

D'un autre côté les Compagnies des chemins de fer tendent plutôt à favoriser l'exportation par voie de terre qu'à établir des tarifs réduits drainant vers nos ports français des marchandises nombreuses pouvant constituer un fret abondant pour nos navires.

C'est ainsi que l'on voit les industriels du Nord et de l'Est exporter leurs produits par les voies ferrées vers l'Allemagne, la Suisse et la Belgique, produits qui vont s'embarquer sur des navires étrangers dans les ports étrangers. Et si cette combinaison est avantageuse pour eux, elle a des conséquences regrettables pour toute notre marine nationale.

Puis le régime parlementaire a voulu donner satisfaction à tous et n'a abouti qu'à désavantager le pays tout entier.

Les crédits ont été répartis un peu partout pour amé-

liorer une quantité de petits ports au lieu de les concentrer sur deux ou trois points, et c'est ainsi qu'on en arrive à constater que nous ne possédons pas un seul port répondant aux besoins de la navigation moderne.

Il n'y a donc pas de fret de sortie mais il n'y a pas non plus de fret d'entrée. Nos armateurs, élevés, comme disent les Anglais, *au biberon de la prime*, restent chez eux et alors que leurs concurrents étrangers envoient des centaines de représentants qui accaparent toutes les marchandises, les nôtres attendent placidement derrière leurs bureaux que le public vienne les trouver, et de plus, quand on s'adresse à eux on se heurte à la rigidité et à la complexité de tarifs beaucoup plus administratifs que commerciaux.

Ils bornent leurs efforts à se plaindre et à réclamer, en compensation des charges qui les accablent, *des primes*, leur permettant de lutter avec la concurrence étrangère.

Ils déploient peu d'initiative privée, mais il faut bien reconnaître aussi qu'à la moindre tentative de leur part, ils sont arrêtés par les exigences de la législation, par les paperasseries administratives de trois administrations dont ils dépendent : le ministère de la Marine, le ministère du Commerce, et le ministère des Finances.

Cette dispersion des services dont ils ressortent est pour eux une source de retards, de complications des plus préjudiciables. Ils dépendent en effet de sept ministères car il faut ajouter à ceux que nous disions plus

haut, le ministère des Travaux publics, celui des Affaires étrangères, et enfin ceux de l'Intérieur et des Colonies.

Il n'y a pas d'organe central; et, pour qui connaît les lenteurs et les minuties administratives, il est facile de comprendre les innombrables difficultés occasionnées par ces rapports forcés avec ces multiples administrations, surtout quand ce sont, comme ces questions commerciales, en général, des affaires qui demandent à être menées avec célérité (1).

Cette dispersion ne serait rien encore si, à la tête de ces services, il y avait des fonctionnaires compétents; les choses de la marine ont besoin d'être traitées par des gens du métier, et elles sont les trois quarts du temps résolues par des fonctionnaires qui les ignorent totalement (pratiquement tout au moins).

Quand de plus ils voient s'élever devant eux un personnel presque hostile et qui leur est imposé, cela n'est pas fait non plus pour encourager leurs efforts. Il faut encore ajouter que si les compagnies de chemins de fer concurrencent la batellerie fluviale, cette dernière ne fait pas grand'chose non plus pour venir en aide aux grandes compagnies de navigation.

Il y a donc des causes multiples à l'état malheureux

1. La création du Ministère du travail a eu comme conséquence le rattachement d'un certain nombre de services concernant la marine marchande au Ministère du commerce.

sement désastreux dans lequel se trouve actuellement notre marine marchande: gouvernement, administration, inscription maritime, compagnies de chemins de fer, et armateurs ont tous une part de responsabilité à assumer dans cet état de choses si regrettable.

L'inscription maritime est incontestablement une de ces causes, mais elle n'est pas la seule. Sans doute il y a une réglementation étroite, mais cette réglementation est nécessaire puisque la marine de commerce sert de réserve à la marine de guerre et qu'il doit forcément y avoir une dépendance de la première au profit de la deuxième.

D'ailleurs il ne faut pas oublier que l'inscription maritime a, avant tout, un caractère militaire, que c'est une loi de recrutement et non pas une loi pour la marine marchande.

Et cependant ce régime porte en lui la trace de nos erreurs économiques. C'est, en effet, un régime protecteur, monopole de navigation, monopole de pêche, monopole, c'est-à-dire protection. Et la protection, comme l'ont toujours proclamé les économistes libéraux, anéantit l'initiative privée, l'endort peu à peu pour la tuer tout à fait. C'est ce qui s'est produit.

« Qu'on traite l'armement en industrie libre, disait M. Estier à la Commission extra parlementaire, qu'on nous laisse exercer notre métier comme nous l'entendons, et que l'État ne s'occupe plus de notre industrie et ne la régie plus par des règlements antérieurs au

régime du grand roi, et nous ne demanderons rien. »

Rien ne prouve, d'ailleurs, comme le fait remarquer M. Marcel Plessix dans son ouvrage : *Navires et ports marchands*, que ces paroles soient l'expression exacte des sentiments de tous les armateurs. Par suite des monopoles dont jouissent les inscrits, la facilité de la composition de l'équipage est restreinte pour l'armateur, la concurrence n'entre pas en jeu, et la conséquence naturelle est une hausse de salaire. Cependant, il ne faut pas oublier que l'armateur a toujours la faculté de prendre dans les équipages de ses navires des marins étrangers jusqu'à concurrence du quart, sauf pour les officiers qui, tous, doivent être Français.

En fait, les salaires des marins français ne sont pas sensiblement plus élevés que ceux des marins des autres nationalités. Leur salaire moyen est d'environ 60 à 80 francs par mois, et il n'y a guère que les marins des États du nord qui se contentent de salaires moindres, 40 à 50 francs par mois.

Si, d'ailleurs, l'inscription maritime gêne le développement de la marine marchande, il faut reconnaître aussi pour être juste que les primes à la construction et à la navigation que le législateur a accordées aux industries de transports maritimes ont bien un peu pour but la compensation de ces charges.

Mais il semble bien à aucuns que la conséquence la plus regrettable pour notre marin vient bien plutôt de ce que l'inscription maritime donne trop de place à

l'État, qui vis-à-vis du marin entre par trop dans son rôle de « pater familias ». C'est du moins l'opinion de M. D. Bellet qui (1) remarque que l'inscrit est brisé depuis deux siècles à ne rien entreprendre que sous l'autorité de l'État, représenté par cette mère providence, dispensatrice de toutes les faveurs, que l'on nomme Commissaire de l'inscription maritime.

Il y a sans doute une part de vrai dans cette remarque; mais il nous semble bien que cette protection est indispensable au marin dont le caractère a, surtout et avant tout, comme trait dominant l'insouciance.

Cette faiblesse pourrait souvent être exploitée à son détriment et il paraît juste de lui donner en la personne de l'administration de l'inscription maritime le tuteur que réclame le grand enfant que le marin reste toujours malgré tout.

Être une gêne pour la marine marchande est une des critiques que l'on a faite au régime de l'inscription. Ce n'est pas la seule, ce n'est pas non plus la plus importante. Il y en a d'autres qu'il nous faut passer en revue.

D'abord une de celles que l'on fait le plus souvent provient de l'ancienneté de l'institution qui n'est plus en rapport avec les besoins de la flotte. Depuis que dans la marine marchande la navigation à voile n'est

1. *Journal des Économistes*, fév. 1900, p. 212.

plus qu'une exception (1), les progrès réalisés dans la construction des navires de commerce ont eu le même résultat que ceux qui ont été obtenus dans la marine de guerre.

Ce n'est plus tant du marin que de l'ouvrier que l'on a besoin à bord, et si les matelots de pont, les gabiers sont sans doute encore fort utiles, ceux qui sont maintenant les plus indispensables sont, sans contredit, les mécaniciens, les chauffeurs, en un mot les spécialistes. Les inscrits offrent à cet égard moins d'aptitudes que les ouvriers ordinaires.

A ce sujet on leur reproche souvent leur ignorance. Il faut reconnaître que si elle était grande, il y a quelques années encore, elle tend aujourd'hui beaucoup à disparaître ; depuis que la loi de 1882 a rendu l'instruction primaire obligatoire l'inscrit maritime se trouve dans une situation presque analogue à celle de l'ouvrier d'industrie.

1. La proportion mondiale des voiliers était en 1830 de 99 0/0, elle n'est plus en 1903 que de 35 0/0.

Pour la France d'après les registres du Lloyd son effectif naval se chiffrait au 30 juin 1903 :

Vapeurs (de plus de 100 tonneaux) 690, jaugeant brut 1 million 105.000 tonnes, net 559.000.

Voiliers (de plus de 50 tonneaux) 601 jaugeant net 415.000.

Soit : 1.291 navires jaugeant (brut pour les vapeurs et net pour les voiliers) 1.520.000 tonnes.

Chiffres extraits du rapport de M. Armand à la Chambre de commerce de Marseille sur l'armement en 1903.

Un autre reproche que l'on fait souvent aussi est celui qui provient de l'inaction d'un grand nombre d'inscrits dont le nombre est supérieur aux besoins de la flotte. M. de Lanessan proposait en 1901 de réduire ce nombre d'inscrits inutilisés en les employant à la défense des côtes.

M. Lockroy avait déposé un projet de loi portant affectation des inscrits maritimes aux batteries de côte, le 28 février 1899 ; de son côté, M. Ravarin déposait sur le bureau de la Chambre, le 1^{er} mars 1899, une proposition de loi sur l'organisation de la défense des côtes et l'utilisation des inscrits maritimes.

Le nombre des inscrits se trouvant être plus considérable qu'il n'est nécessaire a légitimé aussi cette critique que beaucoup d'entre eux étaient amenés à bénéficier de la demi-solde malgré des états de service très peu importants.

Ce reproche, qui pouvait être exact alors que le rôle d'équipage était obligatoire pour toute embarcation, quelle que soit la nature de la navigation à laquelle elle se livrait, ne l'est plus depuis que la loi du 20 juillet 1897 a rendu à la demi-solde son véritable caractère et a empêché que ceux qui ne subissent pas les charges de l'inscription puissent illégalement en profiter.

D'un autre côté, on a aussi souvent prétendu que les avantages accordés aux inscrits grevaient considérablement le trésor. C'est là, certes, la critique la plus

sérieuse que l'on puisse faire au régime. Encore est-il ne faut pas qu'il perde de vue que les avantages dont jouit l'inscrit sont une compensation des charges qu'ils supportent, qu'il doit cinq années de service et que s'il ne les effectue pas, il passe en tout cas toujours plus de trois ans sous les drapeaux comme son camarade incorporé dans l'armée de terre, charge encore bien considérable maintenant que celui-ci n'est plus astreint qu'à deux ans de service.

Même rentré dans ses foyers, l'inscrit continue à subir des retenues pour la Caisse des invalides, pour la Caisse de prévoyance et s'il jouit d'une retraite, qui, il est vrai, coûte très cher au Trésor, il ne faut pas perdre de vue non plus que lui-même contribue, pour une part tout au moins égale, à la constituer.

Il se trouve un grand nombre de gens pour critiquer l'inscription maritime et trouver le régime trop favorable aux inscrits.

Ceux-ci naturellement trouvent que les avantages dont ils jouissent ne sont pas assez nombreux. Ils réclament la réglementation du travail et des effectifs à bord des navires de commerce.

Cette réglementation existe dans l'industrie. Ils voudraient la voir s'étendre à leur profit, et il faut reconnaître qu'au point de vue hygiène, leurs réclamations sont plus que fondées.

Mais, ici encore, il ne faut pas oublier que les conditions du travail ne sont pas les mêmes à terre qu'à bord.

En mer, le commandant d'un navire peut être appelé, à un moment donné, à faire appel à l'équipage tout entier sans tenir compte de la durée des heures de travail déjà écoulées.

Ces revendications étaient déjà dans l'affiche rouge qui terminait la grève de Marseille. Les inscrits réclamaient, et les Compagnies avaient apposé leur signature au bas du traité, que : sauf le cas où le salut du navire ou de la cargaison était en jeu, ils ne devaient travailler qu'un nombre d'heures limité et recevoir pour les heures supplémentaires une allocation égale au huitième de la solde journalière par heure de travail.

A terre, la durée réglementaire est réduite à neuf heures, sauf les jours d'arrivée et de départ du navire.

Des propositions ont été faites dans ce sens par les députés du groupe des inscrits (car il y a à la Chambre un groupe de l'inscription maritime), et à la réunion tenue à Marseille en août 1905, les inscrits maritimes avaient adopté l'ordre du jour suivant :

« Ils espèrent que les lois sur la réglementation du travail et sur les effectifs seront votées avant la fin de l'année et prient M. Thomson de vouloir, suivant sa promesse, appuyer la discussion immédiate qui sera demandée par les députés Lebail et Louis Martin, et décident, si les promesses faites ne se réalisent pas, de ne compter que sur eux-mêmes pour obtenir le vote de ces deux lois en employant tous les moyens pour faire sanctionner leurs légitimes desiderata. »

Au Congrès national tenu au Havre en octobre 1904, ils réclamaient la création d'un conseil supérieur du travail pour la marine, l'institution de commissions sanitaires devant visiter les logements des équipages, la suppression du marchandage qui se trafique au Havre, à Saint-Nazaire, à Nantes, et à Dunkerque par les marchands d'hommes.

Au XX^e Congrès maritime tenu à Marseille, le rapport présenté par le syndicat des marins au cabotage de la Méditerranée contenait ce passage suggestif :

« Prenons l'inscription maritime dans ce qu'elle a de plus désagréable, le maintien absolu de la discipline, le rappel aux règlements, personne mieux que le navigateur n'est à même de comprendre et de reconnaître qu'il faut à la navigation des règlements formels et sévères qui imposent à chacun, du plus grand au plus petit, l'accomplissement intégral de son devoir. »

Ce qui prouve que tous les inscrits n'ont pas la même manière de voir. A ce même congrès on lisait aussi :

« N'oublions pas que la Caisse des invalides est alimentée par des prélèvements faits sur nos maigres salaires et que la pension dite de demi-solde ne saurait en aucun cas nous empêcher de bénéficier des réformes intéressant les travailleurs en général, si ces réformes sont mises à la charge non pas des individus mais des patrons ou de l'État. »

Il est établi que la Caisse des invalides ne doit rien à l'État, mais qu'au contraire l'État est son débiteur. Et

ces réformes dont il est question sont toutes celles qu'a pour but la législation sociale de ces dernières années.

Comme on le voit par ces extraits, il y a encore un désaccord entre les intéressés ; la question semble n'être pas encore tout à fait mûre.

D'ailleurs, ils ont obtenu satisfaction en ce qui concerne surtout le principal objet de leurs revendications :

La réforme de la loi du 21 avril 1898.

La loi du 29 décembre 1905 est venue, en partie du moins, mais provisoirement probablement, donner satisfaction à leurs desiderata.

D'une façon générale leur tendance les pousse à réclamer une assimilation presque complète, au point de vue de la législation, avec l'ouvrier d'industrie.

Quoi qu'il en soit, comme leurs critiques sont de plus en plus vives, comme d'autre part la situation se tend chaque jour entre armateur et marin, cette question de l'inscription maritime sera amenée forcément un jour ou l'autre devant le Parlement.

Nous n'insistons pas davantage sur ces revendications des inscrits puisque nous les avons déjà examinées à propos des rapports de l'inscription maritime et de la législation ouvrière.

Nous ne pourrions ici que répéter ce que nous avons dit plus haut.

CONCLUSION

Maintenant que nous avons passé rapidement en revue à peu près toutes les questions qui intéressent l'inscription maritime, nous sommes amenés naturellement à nous demander si cette institution a encore sa raison d'être ; si, au contraire, il y a lieu d'y apporter des modifications, ou s'il y aurait intérêt à la supprimer.

Nous avons vu quelles étaient les critiques dirigées contre cette institution par les adversaires du régime actuel. Mais, il ne faut pas oublier les services qu'elle rend à notre marine de guerre. Grâce à elle, la marine peut toujours avoir sous la main des effectifs suffisants pour compléter les équipages de la flotte sur le pied de guerre.

Sans elle, le recrutement maritime pourrait peut-être s'effectuer. En tout cas, il n'aurait pas cette rapidité et cette précision que lui permet d'obtenir la loi de 1896. Il faut nous souvenir, en effet, que, lorsque l'inscrit se trouve en disponibilité, il peut être rappelé sous les drapeaux par une simple décision ministé-

rielle, et que cette décision peut lui être notifiée personnellement.

Cette solution présente le grand avantage de pouvoir effectuer la mobilisation sans donner l'éveil, et cette faculté est appréciable à un moment où toute complication pourrait aboutir à une rupture diplomatique. Comme, de plus, l'administration de l'inscription maritime suit toujours l'inscrit où il se trouve (il ne peut quitter son quartier sans avertir l'administration) cette notification a les grandes chances possibles de l'atteindre dans les plus brefs délais.

D'autre part, il faut reconnaître aussi que ce régime qui n'est plus en harmonie avec les institutions ne rend plus les mêmes services qu'il a rendus jadis, et il ne faut pas non plus oublier que, s'il offre des avantages au point de vue de la marine de guerre, il est plutôt un inconvénient pour la marine marchande.

D'un autre côté, la législation ouvrière a fait des progrès et certains textes sont même en contradiction totale avec ceux qui règlent la condition sociale de l'inscrit. On est en droit de se demander s'il ne serait pas avantageux pour tout le monde d'abandonner ce régime démodé qui subsiste encore aujourd'hui parce que les charges et les faveurs de ceux qui y sont astreints sont encore en équilibre, mais qui pourrait bien s'écrouler le jour où pour une cause quelconque cet équilibre viendrait se rompre, comme par exemple, le jour où sera votée la loi sur les retraites ouvrières.

D'ailleurs ce n'est pas d'aujourd'hui que date cette idée de la suppression, et toujours elle a été repoussée étant donné des avantages considérables qu'offrait l'inscription maritime.

En 1849, une Commission chargée par l'Assemblée nationale d'étudier la situation maritime déclara sans hésiter que le recrutement de la flotte par la voie de l'inscription devait être conservée de même que devait être maintenu l'avantage des privilèges attachés à la profession de marin.

En 1863, nouvelle enquête pour en arriver aux mêmes conclusions. Enfin, en 1890, la Commission statuait dans le même sens, puisque son projet aboutissait à la loi du 24 décembre 1896, qui réorganisait le régime antérieur, c'est-à-dire l'inscription maritime.

Que se produirait-il si l'on parvenait à la suppression de cette loi ? L'inscrit rentre dans le droit commun, il redevient un citoyen comme tous les autres, il est un ouvrier ordinaire, il est astreint à un service militaire de deux ans, il jouit du droit de grève, de la loi de 1884. En un mot, il est sous le coup de la législation ouvrière, mais par cela même qu'il rentre dans le droit commun, il perd aussi les avantages qui étaient l'apanage de son statut social : il n'a plus droit aux concessions gratuites, au monopole de la pêche et de la navigation, il perd ses droits à la retraite conservant ceux de l'ouvrier ordinaire à la retraite obligatoire le jour où elle sera votée. Son contrat de louage devient libre mais aussi il

perd la protection que lui assure la tutelle de l'autorité.

Voilà pour l'inscrit.

Quant à l'armateur, il retrouve sa pleine liberté pour composer son équipage comme il l'entend et cela, sans aucun doute, lui sera avantageux ; mais aussi, selon toute vraisemblance, il verra disparaître les primes qui lui sont actuellement accordées comme compensation des charges qu'il supporte, et rien ne prouve que cela sera pour lui plaire.

Quant à la marine de guerre, elle se verra obligée de recruter son personnel par la loi sur le recrutement ; or comme il lui est impossible de former en deux ans les spécialistes dont elle a besoin, elle sera obligée si elle veut des effectifs suffisants, d'encourager les rengagements et elle ne pourra les obtenir qu'à l'aide de sacrifices pécuniaires énormes, encore n'est-il pas prouvé qu'elle puisse par ce moyen recruter un personnel suffisant.

En tout cas tout porte à prévoir que les charges supportées par le Trésor dans ces conditions seraient au moins égales ou peut-être supérieures à celles qu'occasionne aujourd'hui le régime de l'inscription maritime.

Ce serait en tout cas au détriment de notre marine nationale.

Il reste alors la solution de la modification, c'est-à-dire conserver le principe de l'inscription en les mettant en harmonie avec les besoins de la flotte, les

revendications des inscrits et les réclamations des armateurs.

Il est très difficile de contenter tout le monde, mais il est plus difficile encore de rajeunir une législation surannée et les modifications pourraient n'aboutir qu'à la destruction du régime.

Vouloir assimiler l'inscrit à l'ouvrier d'une façon absolue est impossible puisque les conditions du travail ne sont pas les mêmes.

Vouloir assimiler le marin et le soldat est aussi impossible puisque l'on demande à l'un l'habileté professionnelle, mais individuelle, et à l'autre de contribuer simplement à un effort produit par une masse.

C'est pourquoi la solution de modification apparaît comme la plus mauvaise ; les intéressés eux-mêmes, c'est-à-dire les inscrits, se prononcent d'ailleurs nettement en faveur du maintien du régime actuel ; c'est ce qu'ils ont réclamé dans leur congrès et les vœux qu'ils ont émis à Bordeaux au commencement de cette année sont identiques à ceux qui avaient clôturés les travaux de leur réunion précédente.

Quant à nous, s'il nous est permis d'avoir une opinion personnelle sur cette question, nous pensons qu'il y a tout lieu de maintenir l'inscription maritime telle qu'elle existe, en supprimant toutefois la contradiction entre le Décret-loi de 1852 et la loi du 21 mars 1884.

Cette solution ne devant, bien entendu, n'être que provisoire, car, une fois la question des retraites ouvrière-

res tranchée et lorsque d'autre part la question budgétaire relative au recrutement des équipages de la flotte par le recrutement ordinaire aura été sérieusement étudiée, l'inscription maritime n'aura plus raison d'être et sa suppression s'imposera d'elle-même.

Il est curieux de remarquer que, si c'est dans ce vieux régime, œuvre de Colbert, que l'on trouve la trace de la législation sociale de nos temps modernes, le jour où cette législation aura atteint son développement normal l'institution primitive qui lui aura servi de berceau n'aura plus qu'à disparaître.

Il y aura alors séparation complète entre la marine de guerre et la marine marchande, comme entre l'armée et l'industrie.

En face du soldat : le marin ; vis-à-vis de l'ouvrier : le matelot navigant au commerce, et correspondant à l'agriculteur : le pêcheur.

Cette transformation, forcée par la création de ces entités nouvelles, est appelée à se faire dans un avenir plus ou moins lointain ; mais actuellement elle serait prématurée et c'est pourquoi la solution de la conservation du régime de l'inscription maritime nous paraît la meilleure pour le moment.

Puisque les syndicats des inscrits maritimes existent, il ne saurait être question de les supprimer ; mais il faudrait permettre à chacun, armateurs et marins, d'avoir les moyens de faire respecter les droits.

A côté de la tutelle administrative réalisée par l'ad-

ministre de l'inscription, il faudrait donner au marin un tuteur au point de vue de l'hygiène ; c'est-à-dire qu'il faudrait donner au médecin maritime un rôle plus important et plus efficace que celui qu'il a aujourd'hui. C'est le médecin qui est le pivot de toute la législation sociale allemande ; sans en demander autant, nous pensons qu'il y aurait de grands avantages pour tous à donner au médecin sanitaire maritime une sphère d'activité plus grande.

C'est ce que ne cessent de réclamer les auteurs les plus autorisés en la matière :

M. Chantemesse, inspecteur général des services sanitaires, et M. Borel, directeur de la deuxième circonscription maritime, dans leur ouvrage : *Frontières et prophylaxie* (1) disent à ce sujet :

« Quant à notre législation actuelle, elle comprend déjà dans son essence tout ce qui est nécessaire à cette nouvelle organisation.

« Des modifications seraient à introduire dans les textes suivants : règlement de police sanitaire maritime, loi d'émigration, Ordonnance de 1819, sur le service médical à bord, réglementation visant le traitement des marins de commerce, loi sur les accidents du travail du personnel de la marine marchande.

« Il faudrait en outre que les nombreuses Commissions

1. Octave Doin. Paris, 1907.

maritimes relatives à la marine marchande comprennent désormais un représentant du nouveau corps parmi leurs membres Citons. au nombre de ces Commissions :

« Conseil supérieur de la marine marchande ;

« Commission de réception des paquebots-poste ;

« Commission permanente de surveillance des paquebots-poste ;

« Commission de surveillance des bateaux naviguant sur mer ;

« Commission des engins de sauvetage.

« Le jour où le législateur aura ajouté à cet ensemble de modifications une loi d'hygiène de la marine marchande il aura achevé de créer de toutes pièces l'organisation sanitaire et médicale de la marine marchande française telle que nous la concevons. »

Si le marin voyait s'améliorer la condition de son métier, l'armateur y trouverait un bénéfice, mais c'est surtout notre marine nationale qui aurait le plus grand avantage.

La plupart de ses recrues lui arrivent atteintes de tuberculose souvent non déclarée et ce fléau ravage nos équipages. Il ne suffit pas d'avoir des marins, il faut encore les avoir valides et aptes à donner l'effort qu'on est en droit d'attendre d'eux.

Il faudrait surtout éviter de compromettre l'intérêt supérieur de la défense nationale en cherchant à donner satisfaction à une partie de la population, partie inté-

ressante sans doute, mais qui n'en demeure pas moins qu'une parcelle dans la collectivité.

Il ne faut pas non plus que ceux qui ont le devoir de légiférer se laissent intimider par les compagnies de navigations, véritables puissances modernes, là où l'intérêt direct des marins est en jeu, comme dans les questions d'hygiène, ils ne doivent pas hésiter à intervenir énergiquement.

Mais nous pensons aussi que lorsqu'il y a divergence entre l'intérêt général et l'intérêt de quelques-uns, le devoir du législateur est sans aucun doute de donner satisfaction au premier, mais surtout d'essayer de ramener le calme là où il ne demande qu'à exister plutôt que de fomentier la discorde en vue de vils intérêts électoraux.

Vu : le Président et Doyen,
CH. LYON-CAEN

Vu et permis d'imprimer
Le Vice-Recteur de l'Académie,
LIARD

BIBLIOGRAPHIE

FOURNIER ET NEVEU. — Traité de l'administration de la marine.
Paris, 1897.

LYON-CAEN ET RENAULT. — Traité de droit commercial.
Paris, 1900.

CHARLES ROUX. — Notre marine marchande. Paris, 1898.

Compte rendu des travaux de la Commission extra-parlementaire chargée d'étudier les moyens de venir en aide à la marine marchande. Paris, 1899.

Annuaire de la Ligue maritime. Paris, 1904.

Revue Politique Parlementaire, 10 janvier 1903. — La grève des inscrits de Marseille.

Le Musée Social, juillet 1901. — Grève des dockers de Marseille.

— Janvier 1903. — Grève des inscrits maritimes de Marseille.

— Septembre 1903. — Congrès de Douarnenez.

L'Économiste Français, 20 avril 1892. — Les régimes de l'inscription maritime et les attaques dont ils sont l'objet.

— 6 et 20 décembre 1902. — La grève des inscrits maritimes.

La Ligue Maritime Française, janvier 1903. — Marine marchande.

— Mars 1903. — La situation de notre flotte commerciale.

La ligue maritime française, juillet 1903. — Rapport de M. R. de Vogüé sur la marine marchande.

— Avril 1903. — La marine marchande et les producteurs.

— Septembre 1903. — Du rôle des marines de commerce, en temps de guerre.

Revue générale de la Marine marchande, 8 janvier 1903. — L'organisation syndicale des inscrits maritimes.

MARCEL PLESSIX. — Navires et ports marchands. Paris, 1905. Berger-Levrault, éditeurs.

CH. VIGNÉ. — Paris, 1906. Les accidents dans la marine marchande et la Caisse de prévoyance.

Hygiène générale et appliquée. — Mars 1906. Avril 1906.

A. ET. FAMIN. — Les inscrits maritimes et la loi de deux ans. Paris 1905. Dujarric et C^{ie}, éditeurs.

MARC PARKER. — La Mutualité chez les inscrits maritimes. Paris. Augustin Chalamel, éditeur.

L'armement en 1903. — Rapport présenté par M. Albert Armand. Marseille, 1904. Imprimerie marseillaise.

N° 1933 *Chambre des députés*. Session de 1892.

N° 1625. *Chambre des députés*. Session de 1891.

A. CHANTEMESSE ET F. BOREL. — Frontières et prophylaxie. Paris, 1907. Octave Doin, éditeur.

Revue générale de la Marine marchande, 8 janvier 1903. — L'organisation syndicale des inscrits maritimes.

Questions navales.

Moniteur de la Flotte.

Yacht, etc., etc.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
Introduction	5

CHAPITRE PREMIER

I. — HISTORIQUE DE L'INSCRIPTION MARITIME	9
II. — LÉGISLATION ACTUELLE	17
A. — <i>Domaine d'application de la loi</i>	19
B. — <i>Divisions Administratives</i>	22
C. — <i>Comment s'acquiert et se perd la qualité d'inscrit</i>	25
A. — <i>Avantages dont jouit l'inscrit</i>	30
B. — <i>Obligations auxquelles est soumis l'inscrit.</i>	41

CHAPITRE DEUXIÈME

INSCRIPTION MARITIME ET LA LÉGISLATION OUVRIÈRE	55
A. — <i>L'inscrit et la loi du 21 mars 1884</i>	56
B. — <i>Le droit de coalition appartient-il à l'ins- crit?</i>	62

CHAPITRE TROISIÈME

L'INSCRIT MARITIME ET LA LOI DE DEUX ANS.	88
I. — Recrutement et Organisation générale du corps des équipages de la flotte	89

CHAPITRE QUATRIÈME

L'INSCRIT ET LA QUESTION DES RETRAITES OUVRIÈRES . . .	108
--	-----

CHAPITRE CINQUIÈME

LA MUTUALITÉ CHEZ LES INSCRITS MARITIMES	114
--	-----

CHAPITRE SIXIÈME

L'INSCRIPTION ET LA MARINE MARCHANDE	126
Les critiques dirigées contre l'inscription maritime.	126
Conclusion	140
Bibliographie.	149

